



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Débats de la Chambre des communes

Compte rendu officiel
(Hansard)

Volume 152 N° 066
Le mercredi 3 décembre 2025

Présidence de l'honorable Francis Scarpaleggia



TABLE DES MATIÈRES

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Le mercredi 3 décembre 2025

La séance est ouverte à 14 heures.

Prière

● (1400)

[Traduction]

Le Président: Nous allons maintenant chanter l'hymne national, qui sera entonné aujourd'hui par la députée de Cumberland—Colchester.

[Les députés chantent l'hymne national.]

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

LA CHORALE MEN OF THE DEEPS

Mike Kelloway (Sydney—Glace Bay, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour rendre hommage à Jim MacLellan, mieux connu sous le nom de « Big Jim », le dernier membre du groupe initial des Men of the Deeps, qui a officiellement pris sa retraite après près de 60 années remarquables au sein de la chorale. À 91 ans, Jim MacLellan a donné sa dernière représentation la fin de semaine dernière au Savoy Theatre, théâtre historique de Glace Bay, lors d'un spectacle de Noël. Il a confié que les émotions étaient vives avant et après le spectacle, et que la réaction du public avait rendu ce moment encore plus significatif.

Men of the Deeps, dont Jim MacLellan est l'un des membres fondateurs, a vu le jour en 1966. Comme beaucoup de ses contemporains du Cap-Breton, Jim a commencé à travailler dans les mines à l'âge de 17 ans, dans la mine de charbon n° 12, avant de se tourner vers l'ingénierie. Il a su transposer son expérience sur la scène, en racontant des histoires, en chantant avec le groupe et en permettant au public de mieux connaître le fier héritage minier du Cap-Breton. Ses collègues le décrivent comme un homme humble et vaillant qui incarne parfaitement les valeurs défendues par la chorale.

Au nom de notre collectivité, je tiens à remercier Big Jim de près de 60 années de dévouement. Je lui souhaite une très belle retraite.

* * *

LE PONT INTERNATIONAL GORDIE-HOWE

Harb Gill (Windsor-Ouest, PCC): Monsieur le Président, après 10 longues années de mauvaise gestion libérale, Windsor attend toujours l'ouverture du pont Gordie-Howe. Ce projet, censé être un symbole de force nationale, est en train de devenir un monument de l'incompétence libérale. Les délais sont sans cesse repoussés, les excuses changent constamment et il n'y a aucune transparence.

Voici ce qui m'inquiète le plus: lorsque les habitants de Windsor, les entreprises locales ou même leurs députés locaux essaient d'obtenir des réponses, les ministres responsables se renvoient la balle ou ne répondent pas du tout aux courriels. Quelle surprise, un gouvernement qui ne peut pas livrer un pont, qui ne peut pas respecter un délai et qui ne se donne pas la peine de répondre.

Pendant ce temps, nos fabricants sont obligés de faire des détours et les camionneurs sont contraints de passer par un pont privé qui les arnaque. Chaque retard coûte de l'argent et des emplois et réduit la confiance envers le plus important corridor commercial du Canada. Il ne s'agit pas seulement d'une incapacité à obtenir des résultats, mais aussi d'une incapacité à gouverner. Les habitants de Windsor-Essex en ont assez de l'attitude désinvolte à leur égard. Ils méritent mieux et je suis ici pour...

Le Président: La députée de Don Valley-Nord a la parole.

* * *

LE CENTRE DE SANTÉ DES AÎNÉS DE L'HÔPITAL GÉNÉRAL DE NORTH YORK

Maggie Chi (Don Valley-Nord, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à féliciter le centre de santé des aînés de l'hôpital général de North York pour ses 40 années de soins exceptionnels et empreints de compassion. Je tiens à informer la Chambre de l'existence de cette merveilleuse institution, car elle est le centre névralgique des services médicaux pour les aînés dans ma circonscription, Don Valley-Nord. Le centre, qui a ouvert ses portes en 1985, était initialement un établissement de soins de longue durée avec 60 lits. Ayant résisté à l'épreuve du temps, il compte maintenant 192 lits.

Je profite de l'occasion pour souligner l'attention bienveillante, l'engagement et le dévouement indéfectible du personnel du centre de santé envers les patients et leurs familles. Pendant 40 ans, les employés de cet établissement ont prouvé que les meilleurs soins sont intemporels et que la compassion n'est jamais désuète. Comme nous pouvons le constater, le centre de santé des aînés vieillit élégamment et, si l'on en juge par ses 40 premières années d'existence, le meilleur reste à venir.

Déclarations de députés

● (1405)

NOËL

Rosemarie Falk (Battlefords—Lloydminster—Meadow Lake, PCC): Monsieur le Président, au milieu de la joie, de la lumière et de l'émerveillement du temps des Fêtes se trouve l'histoire de Noël, aussi puissante aujourd'hui qu'elle l'était il y a plus de 2 000 ans. Jésus-Christ, qui est né dans l'humilité d'une crèche, a réalisé les prophéties énoncées il y a longtemps et a redonné espoir à un monde en attente. Sa naissance nous rappelle que Dieu agit souvent par l'entremise de ce qui est inattendu et utilise l'humilité et la fidélité pour accomplir de grandes choses.

Grâce à sa vie et à obéissance empreinte d'humilité, Jésus a offert à l'humanité le don du salut, de l'espoir inébranlable et de l'amour transformateur. Pendant le temps des Fêtes comme à tout autre moment de l'année, ce don miraculeux nous remplit de paix, nous redonne le moral en ranimant notre foi et bénit tous ceux qui le reçoivent avec un espoir et un amour qui ne s'éteignent jamais.

Je souhaite à la présidence, à mes collègues de la Chambre et à tous les Canadiens un très joyeux Noël.

* * *

LES TAUX DE DIPLOMATION

Chris Malette (Bay of Quinte, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour souligner les progrès remarquables réalisés par le conseil scolaire du district d'Hastings et Prince Edward. Le conseil a récemment annoncé qu'il avait augmenté son taux de diplomation en cinq ans pour atteindre 81,5 %, soit une hausse de plus de cinq points de pourcentage depuis 2021. Cette réussite reflète le dévouement des éducateurs, du personnel de soutien, des familles et, bien sûr, des élèves eux-mêmes.

Le conseil a maintenant lancé son plan stratégique pluriannuel pour 2025-2030, une feuille de route visant à garantir que chaque élève soit bien formé et préparé pour un avenir radieux. À l'échelle du pays, nous devons continuer à investir dans l'éducation et la jeunesse, ce qui vaut pour tous les ordres de gouvernement. La poursuite des progrès dépend de l'accès en temps opportun aux mesures d'aide dont dépendent les élèves. Cela inclut les fonds versés au titre du principe de Jordan, qui restent essentiels pour les apprenants autochtones de notre région.

Aujourd'hui, je félicite le conseil scolaire du district d'Hastings et Prince Edward pour l'augmentation de son taux de diplomation et pour son engagement envers l'excellence.

* * *

NOËL

Ted Falk (Provencher, PCC): Monsieur le Président, Noël nous rappelle, à nous Canadiens, combien nous sommes privilégiés. Le plus beau cadeau que l'on ait reçu, c'est Jésus-Christ, lorsque Dieu s'est fait homme pour racheter l'humanité et faire jaillir la lumière sur un monde de ténèbres.

La période des Fêtes nous rappelle que la Bible est l'assise autour de laquelle le Canada a enfoncé ses racines. « Et il régnera depuis une mer jusqu'à l'autre [...] »: gravé sur les pierres du Parlement, le verset 72 du livre des Psaumes a en effet inspiré la devise du Canada, reflétant les idéaux canadiens de liberté, d'espoir et de charité. Il nous rappelle à quel point la foi chrétienne est tissée dans la trame de notre pays. C'est de cette foi que découlent nos traditions, nos valeurs et nos jours fériés, pour notre plus grand bonheur.

Grâce à elle, nous vivons dans un pays qui chérit la liberté, qui respecte la dignité humaine et qui appelle à la justice et à la compassion pour tous.

À Noël, puissions-nous accueillir Jésus, ce don de Dieu, dans nos cœurs et continuer à œuvrer pour préserver le pays qu'Il nous a confié, un pays glorieux et libre. À vous, monsieur le Président, à mes concitoyens de Provencher et à tous les Canadiens, je souhaite un joyeux Noël.

* * *

L'UKRAINE

Karim Bardeesy (Taiaiaiko'n—Parkdale—High Park, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole pour saluer la résilience des ressortissants ukrainiens et des Canadiens d'origine ukrainienne de l'ouest de Toronto et de tout le Canada, alors que l'Ukraine entame un autre hiver où elle devra se défendre contre l'invasion illégale de la Russie.

Les représentants d'organismes tels que les services sociaux canado-ukrainiens et la section torontoise du Congrès ukrainien canadien se sont joints à nous pour essayer de convaincre la Chambre des communes d'autoriser des investissements sans précédent dans la défense, la sécurité et l'aide à l'Ukraine, y compris l'enveloppe supplémentaire d'aide militaire de 200 millions de dollars annoncée hier. Je suis fier d'être associé à un gouvernement qui a investi plus par habitant dans la défense de l'Ukraine que tout autre pays.

Je tiens également à saluer le travail de héros ukrainiens canadiens tels qu'Oleksandr Romanko, membre du comité de la technologie et de l'innovation du Congrès ukrainien canadien, et Ann Szyptur, de Taiaiaiko'n—Parkdale—High Park, première vice-présidente de cette organisation.

Lors du Jour commémoratif de l'Holodomor, nous avons eu la chance d'entendre M. Mykola Latyshko, qui a partagé son expérience personnelle de survie pendant la famine provoquée par la Russie il y a près de 100 ans. Aujourd'hui comme hier, nous savons que l'Ukraine ne cédera jamais face à l'agression russe. *Slava Ukraini*.

* * *

● (1410)

UNE PERFORMANCE ATHLÉTIQUE

Helena Konanz (Similkameen—Okanagan-Sud—Kootenay-Ouest, PCC): Monsieur le Président, je tiens à saluer Victoria Mboko, l'une des jeunes athlètes les plus brillantes du Canada. À seulement 19 ans, elle a remporté des tournois de tennis prestigieux, empochant deux titres de l'Association des joueuses de tennis en simple, dont l'Omnium canadien. Le 3 novembre, elle s'est classée au 18^e rang mondial en simple. Récemment, elle a remporté 22 matchs consécutifs sans perdre une seule manche sur le circuit de la Fédération internationale de tennis, et elle a représenté le Canada lors de la Coupe Billie Jean King.

Elle a accompli tout ceci avec le soutien du programme d'entraînement des élites de Tennis Canada. En tant qu'ancienne joueuse et entraîneuse de tennis professionnel, je sais que ces victoires ont été obtenues au prix d'énormes sacrifices, de courage et de détermination.

Saluons Vicky Mboko pour tout ce qu'elle a accompli. Elle est un brillant modèle et une héroïne pour toute une génération de jeunes Canadiens. Nous sommes très fiers d'elle.

* * *

[Français]

LA COUPE DU MONDE TREMBLANT

Marie-Hélène Gaudreau (Laurentides—Labelle, BQ): Monsieur le Président, après l'annulation crève-cœur de l'an dernier, faute de neige, la coupe du monde de slalom géant féminin est enfin de retour à Mont-Tremblant cette fin de semaine. C'est une excellente nouvelle pour tous celles et ceux qui vibrent au rythme du ski alpin.

Accueillir une épreuve de la coupe du monde, c'est plus qu'un honneur, c'est une reconnaissance internationale. C'est la démonstration que notre savoir-faire figure parmi les meilleurs au monde pour recevoir un événement de cette envergure.

Je souhaite la bienvenue à Arianne Forget et Justine Lamontagne, nos deux Québécoises qui dévaleront les pentes. Comme porte-parole au Bloc québécois en matière de tourisme et députée de Laurentides—Labelle, je suis fière de voir Tremblant, les Laurentides et le Québec rayonner ainsi sur la scène mondiale. Je salue le leadership de Patrice Malo et de toute son équipe, qui fait de Mont-Tremblant une station exceptionnelle.

* * *

[Traduction]

LA SÉCURITÉ PUBLIQUE

Sukh Dhaliwal (Surrey Newton, Lib.): Monsieur le Président, la semaine dernière, à Surrey, des dirigeants fédéraux, provinciaux et locaux, ainsi que des membres des forces de l'ordre, se sont réunis dans le cadre d'un sommet anti-extorsion afin de lutter contre la menace croissante que les crimes d'extorsion font peser sur nos collectivités. L'extorsion, souvent liée au crime organisé, met en danger les familles et les petites entreprises.

Le gouvernement, sous la direction du premier ministre, prend des mesures énergiques et coordonnées. Nous renforçons l'application de la loi par l'entremise du groupe de travail sur l'extorsion de la Colombie-Britannique, et nous créons une nouvelle équipe régionale intégrée de lutte antidrogue. Nous élargissons également le soutien accordé aux services d'aide aux victimes, et nous investissons dans la prévention grâce à un nouveau carrefour de mobilisation des jeunes à Surrey.

Nous prenons des mesures concrètes pour assurer la sécurité de nos collectivités et empêcher le crime organisé de nuire aux familles de la vallée du bas Fraser.

* * *

LE BOIS D'ŒUVRE

Jeff Kibble (Cowichan—Malahat—Langford, PCC): Monsieur le Président, aujourd'hui, je suis solidaire de mes collègues de l'île de Vancouver. Je suis profondément attristé, car hier, l'usine de pâte à papier Crofton, située dans ma circonscription, a annoncé sa fermeture complète, ce qui entraînera la perte de 375 emplois directs, de 1 000 emplois indirects et de retombées économiques de près d'un milliard de dollars dans la région.

Déclarations de députés

Cependant, il ne s'agit pas ici de chiffres, mais bien des travailleurs et de leurs familles. Ces personnes veulent simplement avoir des emplois, des collectivités sécuritaires et une vie abordable. Bon nombre de ces travailleurs viennent de Duncan et de North Cowichan, des villes qui sont déjà aux prises avec des problèmes d'itinérance et de chômage et l'un des taux de criminalité les plus élevés de la Colombie-Britannique. La vie d'un nombre encore plus important de familles va désormais empirer.

Le premier ministre devrait avoir honte, car ses promesses, ses politiques et ses platitudes ont toutes échoué, pendant qu'il déclare: « On s'en fout ». Il n'a pas réussi à négocier un accord commercial, ce qui laisse la Colombie-Britannique avec 31 usines fermées, et ce n'est pas fini, ainsi que des droits de douane de 45 % sur le bois d'œuvre qui détruisent l'ensemble de l'industrie.

Je défendrai toujours l'utilisation responsable des ressources naturelles et notre bien-être économique. Le premier ministre en fera-t-il autant?

* * *

● (1415)

L'ANNIVERSAIRE DU CONCILE ŒCUMÉNIQUE

Annie Koutrakis (Vimy, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole pour souligner un événement très positif qui revêt une grande importance spirituelle et diplomatique et qui s'est déroulé la semaine dernière dans l'ancienne ville de Nicée, en République de Turquie.

Le pape Léon et le patriarche œcuménique Bartholomée ont commémoré le 1 700^e anniversaire du premier concile œcuménique, qui a eu lieu en l'an 325. Ce concile a contribué à façonner le christianisme et nos valeurs et croyances fondamentales, notamment le respect, l'harmonie, la solidarité et la liberté, des valeurs qui sont également inscrites dans notre Charte des droits et libertés.

[Français]

Les chefs des Églises catholique et orthodoxe ont commémoré cet anniversaire historique en envoyant au monde un message fort sur la nécessité de la réconciliation, du dialogue et du respect mutuel pour toutes les personnes, quelles que soient leurs croyances et leur origine ethnique.

À une époque marquée par les conflits, les persécutions et la polarisation, leur rencontre montre qu'il est possible de surmonter nos différences au service de la paix et de la dignité humaine.

* * *

LE PARTI LIBÉRAL DU CANADA

Bernard Généreux (Côte-du-Sud—Rivière-du-Loup—Katawisk—Témiscouata, PCC): Monsieur le Président, dans nos régions, le monde est tanné de voir qu'il y a des règles pour les gens ordinaires, puis une autre pour les *chums* du premier ministre.

Pendant que des familles coupent dans l'épicerie et que 2,2 millions de personnes vont aux banques alimentaires, le gouvernement libéral trouve encore le moyen d'aider Brookfield, l'ancienne entreprise du premier ministre. Ce géant a caché des profits dans les paradis fiscaux et esquivé 6,5 milliards de dollars en impôts, des impôts qui auraient pu soutenir nos travailleurs et nos communautés.

Questions orales

Pendant que le chômage monte à 6,9 %, les libéraux signent un contrat de 500 millions de dollars pour créer des emplois en Europe, sur un campus dont Brookfield possède la moitié des actifs. Chez nous, on appelle ça des passe-droits pour les p'tits amis.

Un gouvernement, c'est là pour servir le monde, pas ses *chums*. Chez nous, dans le Bas-Saint-Laurent et en Chaudière-Appalaches, le monde respecte les règles. Il mérite un gouvernement qui fait pareil.

VICTORIA MBOKO

Bienvenu-Olivier Ntumba (Mont-Saint-Bruno—L'Acadie, Lib.): Monsieur le Président, aujourd'hui, nous sommes ravis d'accueillir à Ottawa une jeune athlète qui fait rayonner le Canada partout dans le monde: Victoria Mboko.

À seulement 19 ans, Victoria s'est imposée comme l'une des étoiles montantes du tennis mondial. En remportant son premier titre WTA 1000 ici même, au Canada, à l'Omnium Banque Nationale présenté à Montréal, Victoria a démontré un talent surprenant, une détermination remarquable et une maturité digne des plus grandes championnes.

J'ai eu le privilège d'assister à la demi-finale et à la finale à Montréal, à l'issue desquelles je lui avais remis un certificat de reconnaissance du député. Son parcours témoigne de ce que le travail, la discipline et la résilience peuvent accomplir, et inspire déjà des milliers de jeunes partout au pays.

Au nom de mes collègues à la Chambre, je remercie Victoria de faire la fierté du Canada. Je lui dis bravo et lui souhaite de continuer à inspirer toute une génération.

[Traduction]

LE LOGEMENT

Tamara Jansen (Cloverdale—Langley City, PCC): Monsieur le Président, les Canadiens ont voté pour un logement qu'ils ont les moyens de se payer et où ils peuvent élever leurs enfants et dormir la nuit au lieu de rester éveillés à faire des calculs. Cependant, après toutes les belles promesses des libéraux, le directeur parlementaire du budget a été très clair sur un point: le plan du gouvernement en matière de logement repose sur des vœux pieux, et non sur des résultats concrets.

Les libéraux se vantent d'être là pour les familles à faible revenu, mais le rapport du directeur parlementaire du budget indique que, d'ici 2028, le gouvernement consacrerait moins de la moitié de ce qu'il consacre aujourd'hui aux programmes qui les aident à se loger. Nous avons également appris que le grand programme des libéraux permettra de faire construire seulement 26 000 logements en cinq ans, ce qui est bien loin des 1,25 million de logements qu'ils ont promis aux Canadiens.

Dans le cadre du plan, les loyers prétendument abordables s'élèvent à plus de 2 100 \$ — faut le faire. À quoi d'autre peut-on s'attendre, je suppose, quand le premier ministre vient d'un monde où l'abordabilité signifie l'élimination de la taxe sur les yachts et les jets privés? Cependant, quand une mère seule qui cumule deux emplois entend ce chiffre, elle sent son estomac se nouer parce que, à ce prix-là, elle n'est qu'à un chèque de paie de l'itinérance.

• (1420)

LA JOURNÉE INTERNATIONALE DES PERSONNES HANDICAPÉES

Leslie Church (Toronto—St. Paul's, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour souligner la Journée internationale des personnes handicapées. En réfléchissant au thème des Nations unies de cette année, « Favoriser des sociétés inclusives pour les personnes handicapées afin de stimuler le progrès social », nous nous rappelons que l'inclusion n'est pas seulement une aspiration, mais une responsabilité.

Cette année, le gouvernement a lancé la Prestation canadienne pour les personnes handicapées, un ajout essentiel au filet social qui aide déjà plus de 232 000 Canadiens. Le budget de 2025 garantit que la prestation est non imposable et propose un paiement de 150 \$ pour aider à couvrir le coût d'une demande de crédit d'impôt pour personnes handicapées.

Aujourd'hui, célébrons les progrès et promettons de poursuivre le travail nécessaire pour éliminer les obstacles: rendre les emplois valorisants, disponibles, accessibles et conçus pour accueillir les gens de toutes les capacités; et lier l'inclusion à un sentiment d'appartenance en faisant en sorte qu'elle ne soit pas perçue comme un accommodement, mais comme un droit. En faisant preuve de détermination, en misant sur des partenariats et en appliquant le principe « Rien sur nous sans nous », nous pouvons bâtir un Canada fort et des collectivités fortes.

QUESTIONS ORALES

[Français]

L'ÉCONOMIE

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, le ministre du Patrimoine est tanné et les Canadiens sont tannés aussi. Ils sont tannés de payer 16 800 \$ par année pour un panier d'épicerie. Ils sont tannés de payer 51 % de plus pour le panier d'épicerie. Ils sont tannés de payer 30 % de plus pour un faux-filet de bœuf. Ils sont tannés de payer 23 % de plus pour un poulet entier.

Combien de personnes le premier ministre va-t-il forcer à aller aux banques alimentaires avant que lui aussi soit tanné?

Le très hon. Mark Carney (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, premièrement, je suis heureux que le taux d'inflation au Canada soit plus bas, à 2,2 %, selon l'indice des prix à la consommation. Deuxièmement, je suis heureux que le taux d'accroissement des salaires soit plus élevé, à 3,2 %.

Nous faisons des progrès: le taux de chômage est plus bas, l'économie croît et la vie est bonne.

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, voilà, il est heureux du coût du panier d'épicerie.

Selon un rapport sur les prix des aliments au Canada, quand le gouvernement libéral a pris le pouvoir, ça coûtait 8 300 \$ par année à une famille moyenne pour son panier d'épicerie. Maintenant, ça coûte 16 800 \$. Ça a doublé à cause des taxes et des déficits inflationnistes qui gonflent les prix de tout. Le premier ministre a promis qu'il allait être jugé en fonction du prix du panier d'épicerie.

Selon le rapport sur les coûts qui sera présenté demain, combien ça va coûter en 2026 pour manger?

Questions orales

Le très hon. Mark Carney (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, je comprends les raisons pour lesquelles le chef de l'opposition manque de dire que c'est un nouveau gouvernement canadien: nous avons l'économie la plus forte du G7. C'est ça, la vérité. Ce sont les chiffres et c'est l'avenir de ce grand pays.

[Traduction]

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, selon le « Rapport sur les prix alimentaires au Canada », le panier d'épicerie coûtait 8 300 \$ quand les libéraux sont arrivés au pouvoir. Aujourd'hui, il atteint 16 800 \$, donc le double. Les déficits inflationnistes des libéraux et les taxes sur le matériel agricole, les engrais et la transformation des aliments ont fait exploser le prix du panier d'épicerie. Demain, la nouvelle édition de ce rapport sera publiée, et nous saurons combien la nourriture devrait coûter au cours de la prochaine année.

Compte tenu de la promesse du premier ministre d'être jugé selon le prix du panier d'épicerie, combien les Canadiens devront-ils déboursier à l'épicerie pour survivre au cours de la prochaine année?

Le très hon. Mark Carney (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, rectifions les chiffres. L'économie canadienne est celle qui connaît la plus forte croissance parmi les pays du G7, avec un taux de croissance annualisé de 2,6 %. Depuis que le gouvernement actuel est au pouvoir, les salaires des Canadiens ont augmenté, chaque mois, plus rapidement que l'inflation, à un taux respectif de 3,2 % et de 2,2 %.

Le chômage est en baisse. Les salaires sont en hausse. Le pays est fort. Nous allons de l'avant.

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, quand les Canadiens se promènent dans les allées à l'épicerie, où les prix augmentent à vue d'œil, ils devraient savoir que le premier ministre, qui cache son argent dans un paradis fiscal, dit qu'ils n'ont jamais eu la vie aussi belle, eux, les Canadiens qui, en une décennie, ont vu leur facture d'épicerie littéralement doubler sous le gouvernement libéral, passant de 8 300 \$ à 16 800 \$. Demain, nous apprendrons dans le « Rapport sur les prix alimentaires au Canada » combien le panier d'épicerie coûtera à une famille moyenne l'an prochain.

Puisque le premier ministre a promis d'être jugé selon le prix du panier d'épicerie, va-t-il dire aux familles canadiennes combien elles devront payer pour survivre?

• (1425)

Le très hon. Mark Carney (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, ce que le gouvernement est heureux de dire aux familles canadiennes, c'est que nous avons réduit les impôts pour 22 millions de Canadiens, que nous avons réduit les taxes pour les acheteurs d'une première maison et que nous investissons dans un budget, contre lequel le chef de l'opposition et les députés d'en face ont voté, qui, au cours des cinq prochaines années, va entraîner des investissements de 1 billion de dollars au pays, créer des emplois et assurer l'avenir du Canada.

Nous croyons au Canada. Je vous invite à vous joindre à nous.

LE SECTEUR DE L'ACIER ET DE L'ALUMINIUM

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, nous avons voté contre le budget du premier ministre,

qui doublera le déficit de Justin Trudeau et fera grimper encore plus le prix du panier d'épicerie.

Que fait le premier ministre avec cet argent? Il renfloue des entreprises qui exportent des emplois à l'extérieur du Canada. Il a promis qu'il négocierait un accord avantageux avant le 21 juillet. Cependant, rien n'a encore été gagné. Il n'y a toujours aucun accord, personne n'a encore joué du coude, et voilà que 1 000 travailleurs d'Algoma Steel perdent leur emploi.

Nous apprenons maintenant que le premier ministre a donné 400 millions de dollars aux dirigeants de cette entreprise sans aucune garantie d'emplois. Comment le premier ministre a-t-il pu être incompétent au point de verser 400 millions de dollars à cette entreprise pour ensuite refiler la facture aux Canadiens, qui n'ont pas les moyens de payer leurs propres factures, sans aucune garantie que les emplois resteront au Canada?

Le très hon. Mark Carney (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, les temps sont durs à Sault Ste. Marie, et nous sommes de tout cœur avec les familles touchées.

Cependant, comme l'a dit le PDG d'Algoma Steel, les temps seraient encore plus durs si le gouvernement n'avait pas agi. Ce prêt, ce soutien, a sauvé les deux tiers des emplois. Il permet à Algoma de jeter un pont vers le bel avenir qui se prépare au Canada, et contre lequel les conservateurs ont voté.

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, eh bien, tant que le PDG est satisfait du cadeau de 400 millions de dollars qu'il a reçu du premier ministre, c'est tout ce qui compte pour les libéraux.

Le premier ministre n'a pas offert aux travailleurs un pont vers l'avenir. Il a plutôt offert à 1 000 d'entre eux un pont vers le chômage. Le tiers des travailleurs d'Algoma, à Sault Ste. Marie, perdent leur emploi parce que le premier ministre a payé pour que ces emplois soient transférés à l'étranger. Comment peut-il dépenser l'argent des travailleurs canadiens de façon si irresponsable qu'il accepte de verser 400 millions de dollars à un PDG d'entreprise pour envoyer 1 000 emplois au sud de la frontière?

Le très hon. Mark Carney (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, pour citer un chef conservateur qui, lui, est au pouvoir, c'est-à-dire le premier ministre de l'Ontario, nous avons le choix entre laisser l'entreprise fermer ses portes ou sauver les deux tiers des emplois.

Nous avons choisi l'avenir. Nous avons choisi d'offrir un avenir à Algoma Steel, afin qu'elle puisse investir dans l'avenir et que nous puissions acheter des produits canadiens pour bâtir notre pays. Les conservateurs ont eu l'occasion de voter pour cet avenir, mais ils ont voté contre.

[Français]

L'IDENTITÉ ET LA CULTURE CANADIENNES

Yves-François Blanchet (Beloil—Chambly, BQ): Monsieur le Président, l'ex-ministre de l'Identité et de la Culture canadiennes a quitté le Cabinet et a dit lui-même que c'était pour provoquer une réflexion, parce que le Parti libéral a négligé l'aile progressiste du parti, et que si le Parti libéral a gagné autant de sièges, c'est parce que des bloquistes ont voté pour le Parti libéral.

Questions orales

À la place du député de Laurier—Sainte-Marie, le premier ministre a nommé le député de Ville-Marie—Le Sud-Ouest—Île-des-Soeurs. Qui va parler pour la langue? Qui va parler pour la culture? Qui va parler pour le Québec?

Le très hon. Mark Carney (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, nous avons 44 députés qui parlent pour le Québec. Étant premier ministre, étant anglophone, je vais protéger la langue française, je vais protéger la culture québécoise.

* * *

• (1430)

LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Yves-François Blanchet (Beloeil—Chambly, BQ): Monsieur le Président, à moins que les tendances autocratiques du premier ministre ne se renforcent, il va y avoir encore des élections, un jour.

Selon l'ancien ministre, les gens ont voté pour les considérations climatiques qui étaient celles du premier ministre et pour les négociations commerciales. Or le premier ministre ne s'occupe d'aucun des deux. Il ne fait pas ce qu'il a dit, et il fait ce qu'il n'a pas dit.

Qu'a-t-il répondu, en toute transparence, à son ancien ministre?

Le très hon. Mark Carney (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, je continue d'être engagé à l'égard de nos objectifs climatiques. Il faut avoir des grands investissements, pas seulement des règles. Il faut investir dans l'électricité propre au Québec ainsi que dans l'électricité nucléaire en Alberta, en Ontario. Il faut investir dans le stockage de carbone. Nous allons faire tout cela.

Yves-François Blanchet (Beloeil—Chambly, BQ): Monsieur le Président, le premier ministre pense que l'énergie nucléaire est une énergie propre. Le premier ministre retire les plafonds et les limites sur les émissions de gaz à effet de serre, notamment pour produire de l'électricité. L'ancien ministre a également dit que si on perd l'appui de son électorat, c'est très dur d'aller le rechercher.

Pour son propre bien, est-ce que le premier ministre va renoncer à son programme pétrolier, restaurer son programme climatique et s'intéresser au Québec?

Le très hon. Mark Carney (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, nous allons renforcer notre programme climatique. Nous venons de commencer à investir dans le secteur. Par exemple, maintenant, dans le budget, il y a 4 milliards de dollars pour Hydro-Québec et l'électricité propre avec les crédits d'impôt d'investissement. C'est le début d'un grand projet en matière d'énergie propre.

* * *

[Traduction]

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, les libéraux adorent renflouer les sociétés et leur accorder de l'aide financière, bien qu'elles délocalisent les emplois à l'étranger. Nous apprenons aujourd'hui que le gouvernement libéral s'est engagé à verser à Stellantis 15 milliards de dollars, soit 1 000 \$ par famille de contribuables au Canada, alors que ces familles n'ont même pas les moyens de se nourrir.

Les investissements fuient le pays presque aussi vite que le premier ministre s'échappe par la porte arrière de la Chambre en ce moment même. Pourquoi refuse-t-il...

Le Président: Le député sait que ce n'est pas permis.

Nous allons devoir passer à la question suivante, qui est également une question du chef de l'opposition.

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, le premier ministre se fâche et quitte l'enceinte plutôt que de répondre aux questions concernant les 15 milliards de dollars — soit 1 000 \$ par famille de contribuables — versés à une société qui délocalise des emplois à l'étranger. Pourquoi s'échappe-t-il tandis qu'il fait fuir nos dollars et nos emplois?

L'hon. François-Philippe Champagne (ministre des Finances et du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, nous n'avons pas de leçons à recevoir de la part des conservateurs, ni aujourd'hui, ni hier, ni demain, ni chaque fois qu'ils posent une question à un député libéral.

De ce côté-ci de la Chambre, chaque député sans exception se bat pour le Canada. Nous nous battons tous pour l'industrie. Nous nous battons pour les travailleurs. Nous nous battons pour bâtir un Canada fort.

Nous devrions tous unir nos efforts pour défendre les intérêts des travailleurs canadiens qui se trouvent au beau milieu d'une guerre commerciale. Nous n'avons pas besoin de ce genre de manœuvres politiques de la part des conservateurs. Il faut défendre le pays et bâtir un Canada fort. Je crois au Canada.

• (1435)

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, le premier ministre ne peut défendre les intérêts des travailleurs s'il n'est même pas capable de prendre la parole à la Chambre des communes.

Le ministre des Finances est celui qui a signé la subvention de 15 milliards de dollars en guise de traitement de faveur...

Le Président: À l'ordre. Je n'ai pas entendu le début de la question. Le député a perdu une question, mais j'aimerais qu'il reprenne la dernière du début.

L'hon. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, le premier ministre ne peut défendre les intérêts des travailleurs s'il n'est même pas capable de répondre à mes questions. Le ministre des Finances ne défend pas non plus les intérêts des travailleurs. Il a accordé à Stellantis une subvention de 15 milliards de dollars en guise de traitement de faveur, et maintenant, cette entreprise prend l'argent de nos impôts, l'équivalent de 1 000 \$ pour chaque famille au Canada, et envoie les emplois aux États-Unis d'Amérique.

La ministre de l'Industrie dit qu'elle n'a même pas lu le contrat de 15 milliards de dollars. Le premier ministre l'a-t-il même lu, ou l'a-t-il simplement regardé et s'est dit « on s'en fout »?

L'hon. François-Philippe Champagne (ministre des Finances et du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, les Canadiens qui nous regardent à la maison voient une personne qui, à ce jour, n'a conclu qu'une seule entente: celle qui lui a permis de venir à la Chambre.

De ce côté-ci de la Chambre, nous ne ménageons aucun effort pour bâtir le pays. Nous allons attirer les investissements. Le député devrait avoir honte. Quelle entente a-t-il déjà conclue dans l'intérêt du pays? A-t-il déjà créé ne serait-ce qu'un seul emploi au pays, à part le sien? Qu'il demande à n'importe quel Canadien, il le lui dira.

De ce côté-ci de la Chambre, nous défendons toujours les intérêts des travailleurs. Nous allons attirer les investissements et bâtir l'économie la plus forte du G7, car nous croyons au Canada et allons nous battre jour après jour pour ce pays.

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, nous allons signaler le premier ministre au programme de protection des témoins, car il refuse d'intervenir à la Chambre pour répondre des dépenses de 15 milliards de dollars engagées par son gouvernement, soit 1 000 \$ par famille canadienne, au profit d'une seule entreprise, soi-disant pour créer des emplois. Cette même entreprise délocalise maintenant ces emplois vers les États-Unis, et le gouvernement dissimule le contrat.

Hier, nous avons appris de la part de l'entreprise qu'elle n'avait aucune raison de censurer le contrat. Par conséquent, pourquoi le gouvernement ne publie-t-il pas l'intégralité des détails du contrat, afin que les Canadiens puissent découvrir à quel point le premier ministre les a floués?

L'hon. Mélanie Joly (ministre de l'Industrie et ministre responsable de Développement économique Canada pour les régions du Québec, Lib.): Monsieur le Président, j'ai trois arguments à faire valoir.

Premièrement, le député devrait demander à la députée de Windsor—Tecumseh—Lakeshore, de son côté de la Chambre, si elle est d'accord avec lui au sujet des travailleurs de Stellantis à Windsor.

Deuxièmement, en ce qui concerne les documents, les membres du comité auront accès à l'ensemble de ces documents. Cette question est donc inutile.

Troisièmement, en ce qui concerne la situation de Stellantis à Brampton, nous avons un contrat, mais Stellantis l'a rompu. Nous allons récupérer notre argent.

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, j'ai trois choses à dire au sujet de ce sauvetage et de ce cadeau de 15 milliards de dollars. La ministre n'a pas lu le contrat, elle n'a pas lu le contrat et elle n'a pas lu le contrat. Comment peut-elle prétendre qu'elle va récupérer l'argent si elle ne sait même pas quels sont les recours juridiques possibles à l'égard d'un contrat qu'elle admet ne pas avoir lu?

Ma question à la ministre est la suivante. Alors que des familles font la file aux banques alimentaires parce qu'elles n'ont pas les moyens de se nourrir, comment justifie-t-elle le fait de faire payer 1 000 \$ par ménage pour en faire cadeau à une entreprise qui transfère des emplois au sud de la frontière?

L'hon. Mélanie Joly (ministre de l'Industrie et ministre responsable de Développement économique Canada pour les régions du Québec, Lib.): Monsieur le Président, tout d'abord, je n'ai rien admis de tel; deuxièmement, j'ai lu le contrat et, troisièmement, les membres du comité auront tous les détails.

Cela dit, ce que nous allons faire, c'est nous battre pour ces emplois. Nous savons que les travailleurs des secteurs de l'automobile et de l'acier sont touchés par les droits de douane injustifiés et injustifiables des États-Unis. Nous veillerons à ce que ces emplois reviennent au Canada et nous allons nous battre pour chaque emploi.

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, j'ai eu l'honneur de me tenir aux côtés des travailleurs d'Unifor à Brampton, qui étaient dehors par un temps froid et pluvieux. Il n'y avait aucun libéral dans les parages, et on n'a pas entendu parler du premier ministre. Tous voulaient savoir ce qu'il ad-

venait de leur emploi. Les libéraux ont donné de l'argent à Stellantis pour cette usine, et 15 milliards de dollars pour une autre usine, et ces travailleurs frigorifiés et incapables de payer leur hypothèque se demandaient comment il était possible que le premier ministre donne 15 milliards de dollars sans même obtenir de garantie à l'égard de leurs emplois.

Le premier ministre a-t-il le courage de se lever dès maintenant pour leur expliquer en personne?

• (1440)

L'hon. Mélanie Joly (ministre de l'Industrie et ministre responsable de Développement économique Canada pour les régions du Québec, Lib.): Monsieur le Président, nous n'avons pas besoin que les conservateurs nous donnent des leçons en matière de courage et de défense des travailleurs syndiqués.

Je suis allée à Brampton rencontrer les travailleurs et j'ai même discuté avec Lana Payne un peu plus tôt aujourd'hui. Que m'a-t-elle dit? Elle m'a raconté comment, lorsque Stephen Harper et le gouvernement conservateur de l'époque, en 2009, ont décidé de renflouer GM et Chrysler, ils n'ont rien fait pour protéger les travailleurs. Voilà le bilan des conservateurs dans le secteur de l'automobile.

* * *

L'INDUSTRIE FORESTIÈRE

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Eh bien, monsieur le Président, le premier ministre a fait une déclaration assez intéressante lorsqu'il a affirmé: « On s'en fout. » Effectivement, il semble qu'il s'en foute, parce qu'il n'est même pas là.

Le Président: Je présume que le député disait cela de façon métaphorique. Peut-être que, la prochaine fois, il pourrait s'abstenir de faire de telles métaphores.

L'hon. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, oui, ce n'était qu'une métaphore, comme les promesses des libéraux.

Malheureusement, nous avons appris aujourd'hui une nouvelle encore plus terrible. Les travailleurs de Domtar, en Colombie-Britannique, ont perdu leur emploi. C'est la 30^e usine à fermer ses portes à cause du gouvernement libéral. Le premier ministre avait promis de conclure un accord pour mettre fin aux droits de douane, mais ceux-ci ont triplé, tout cela pendant qu'il se retire de la contestation judiciaire contre les droits de douane illégaux sur le bois d'œuvre.

Comment le premier ministre a-t-il pu rompre sa promesse et trahir les travailleurs de l'industrie du bois?

L'hon. Tim Hodgson (ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux que le député d'en face se soit rendu compte qu'il y a une guerre commerciale. Cette guerre commerciale crée des moments difficiles pour les habitants de Crofton, et nous le comprenons.

J'étais au téléphone aujourd'hui avec le PDG pour trouver de nouvelles solutions afin de moderniser cette usine. J'étais au téléphone avec le ministre des Forêts pour trouver de nouvelles solutions pour les fibres à cette usine. Nous défendons l'industrie forestière. Les conservateurs, eux, ne font que se plaindre.

Questions orales

[Français]

LES RESSOURCES NATURELLES

Patrick Bonin (Repentigny, BQ): Monsieur le Président, le premier ministre a promis de bâtir une seule économie. Il n'a pas menti, car il a bâti une seule économie: l'économie du pétrole sale de l'Ouest. Les pipelines qu'il veut imposer sous prétexte de contrer Donald Trump, il n'y en aura pas un pouce qui va être construit sous la présidence de Trump, mais ça va polluer pendant 40 ans. C'est une trahison non seulement envers les Québécois, mais envers les pays qui, eux, n'ont pas abandonné la lutte climatique.

Comment les libéraux peuvent-ils se regarder dans le miroir?

L'hon. Julie Dabrusin (ministre de l'Environnement, du Changement climatique et de la Nature, Lib.): Monsieur le Président, quand nous parlons de la façon dont nous allons bâtir un pays, un Canada fort, nous parlons de projets comme l'hydroélectricité à Iqaluit. Nous parlons du train à grande vitesse, qui relierait Toronto et Québec. Cela va nous permettre d'utiliser de l'acier et de l'aluminium canadiens. Ce sont des projets très importants. Nous en avons plein d'autres, comme des mines de graphite au Québec. Cela représente de bons emplois au Canada et un avenir très fort pour notre pays.

Patrick Bonin (Repentigny, BQ): Monsieur le Président, malgré ce que dit Mme la ministre, les Québécois n'ont pas voté pour des libéraux qui abandonnent la lutte climatique et qui transforment le Canada en nuisance planétaire. Ils n'ont pas voté non plus pour des libéraux qui veulent enfoncer un pipeline dans la gorge d'une province. Ils n'ont pas voté pour des libéraux qui vont faire vivre à nos enfants la multiplication des catastrophes naturelles. Les Québécois n'ont pas voté pour ça et il y a beaucoup de libéraux qui ne se sont pas présentés pour ça non plus.

Ne sont-ils pas tannés d'avaloir des couleuvres?

L'hon. Marc Miller (ministre de l'Identité et de la Culture canadiennes et ministre responsable des Langues officielles, Lib.): Monsieur le Président, j'apprends ce matin que le mouvement séparatiste veut imposer un test de loyauté aux artistes québécois. Je me demande si le Bloc québécois cautionne cette approche. Ce serait peut-être surprenant parce qu'il n'a demandé strictement rien dans le dernier exercice budgétaire pour le domaine culturel. Les séparatistes n'ont pas le monopole de la loyauté et de la fierté québécoise.

* * *

LES LANGUES OFFICIELLES

Pierre Paul-Hus (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, PCC): Monsieur le Président, ce n'est pas après 10 jours, 5 jours ou 2 jours, mais après une seule journée en poste que le nouveau ministre responsable des Langues officielles a dit qu'il était tanné d'entendre parler du déclin du français au Québec. Comme l'a si bien dit Mathieu Bock-Côté, « c'est le déni et l'exaspération et le mépris habituel des libéraux fédéraux [...] à l'endroit de la question de l'avenir du français au Québec ».

Est-ce que le premier ministre réalise qu'il a commis une erreur monumentale en nommant son député le plus incompetent pour gérer le dossier sensible du français au Canada, et au Québec en particulier?

• (1445)

L'hon. Marc Miller (ministre de l'Identité et de la Culture canadiennes et ministre responsable des Langues officielles, Lib.): Monsieur le Président, à l'exception du député d'en face, il n'y a

personne au Canada qui pense que Pierre Poilievre va protéger le français au Québec ou ailleurs...

Le Président: Je pense que le ministre sait qu'il a fait une petite erreur, mais il peut continuer.

L'hon. Marc Miller: Monsieur le Président, je me rétracte. Disons ceci: je suis sûr que le député de Carleton cette année va défendre le français mieux que le député de Carleton l'année dernière.

Pierre Paul-Hus (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, PCC): Monsieur le Président, une chose est sûre, le chef de l'opposition n'aurait jamais nommé une gouverneure générale unilingue anglophone. Nous sommes tannés de ce côté-ci de la Chambre. Nous sommes tannés d'avoir les anciens ministres de Justin Trudeau. Nous sommes tannés d'avoir des ministres qui ont brisé le système d'immigration au Canada, tannés d'avoir un ministre qui ne reconnaît pas le déclin du français et tannés d'avoir un ministre qui ne se préoccupe pas de la culture québécoise.

Quand est-ce que le premier ministre, lui aussi, va être tanné de ce ministre?

L'hon. Steven MacKinnon (ministre des Transports et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je les comprends d'être tannés, après 10 ans passés de l'autre côté de la Chambre. Ils doivent être tannés de voter contre les soins dentaires. Ils doivent être tannés de voter contre des lois sur les langues officielles. Ils doivent être tannés de voter contre l'énergie renouvelable au Québec.

Ils doivent être très tannés de perdre avec trois chefs différents, et bientôt un quatrième.

* * *

[Traduction]

LE SECTEUR DE L'ACIER ET DE L'ALUMINIUM

Melissa Lantsman (Thornhill, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement libéral a versé 400 millions de dollars à Algoma Steel, qui n'a créé aucun emploi au Canada en échange. Maintenant, 1 000 travailleurs de Sault Ste. Marie reçoivent des avis de licenciement quelques semaines à peine avant Noël. Pire encore, les libéraux étaient au courant de ces mises à pied et ils ont tout de même fait un chèque à l'entreprise. Ils ont regardé les métallurgistes dans les yeux et leur ont promis de se battre pour eux. Il s'est avéré que la promesse était un mensonge de 400 millions de dollars, et les libéraux le savaient dès le premier jour.

Quelqu'un en face peut-il expliquer pourquoi l'aide aux entreprises parasites est plus importante que les emplois canadiens?

L'hon. Patty Hajdu (ministre de l'Emploi et des Familles et ministre responsable de l'Agence fédérale de développement économique pour le Nord de l'Ontario, Lib.): Monsieur le Président, il est assez clair que ces conservateurs n'auraient pas levé le petit doigt pour sauver l'industrie sidérurgique du Canada.

Ça ressort clairement de la nature des questions, mais, plus important encore, les députés savent-ils ce qui se passe quand une personne perd son emploi? C'est un moment de panique. Voilà pourquoi nous avons prolongé de 20 semaines la durée des prestations d'assurance-emploi pour les travailleurs de longue date. Les conservateurs se moquent de cette mesure; ils ont voté contre. Ils ont voté contre les mesures de soutien dont les gens ont besoin en période de stress.

Questions orales

Les Canadiens savent qu'ils peuvent compter sur nous dans les bons comme dans les mauvais moments.

Melissa Lantsman (Thornhill, PCC): Monsieur le Président, la ministre se mélange les pinceaux. On a donné 400 millions de dollars aux cadres d'Algoma Steel, mais pas un sou aux travailleurs qui produisent l'acier de leurs mains. Résultat: 1 000 personnes se sont fait mettre dehors pour Noël. Personne en face n'a d'explication valable pour justifier ce qui a été conclu, sans compter que ce n'est pas leur premier fiasco ruineux.

La ministre libérale a déjà admis qu'elle ne lit pas les contrats. Je veux savoir si Algoma Steel a pris la ministre en défaut de lecture, ou est-ce simplement que la ministre s'en fout?

L'hon. Patty Hajdu (ministre de l'Emploi et des Familles et ministre responsable de l'Agence fédérale de développement économique pour le Nord de l'Ontario, Lib.): Monsieur le Président, je sais que la collaboration n'est pas le point fort des conservateurs, mais Doug Ford, lui, s'y connaît. Le premier ministre de l'Ontario se démène autant que nous pour sauver les emplois à Sault Ste. Marie. C'est pourquoi nous avons consenti un prêt de 400 millions de dollars à Algoma Steel: parce que nous savons que ces emplois sont importants, que l'entreprise est importante pour l'avenir du Canada et que nous avons besoin d'une industrie sidérurgique souveraine au pays.

Les députés d'en face auraient tout lâché. C'est assez évident.

Ned Kuruc (Hamilton-Est—Stoney Creek, PCC): Monsieur le Président, hier, nous avons appris que les libéraux savaient que l'aciérie Algoma comptait licencier 1 000 travailleurs avant de lui verser 400 millions de dollars. Je suppose que le premier ministre disait la vérité: il se fout bien de protéger les emplois au Canada.

Les députés savent-ils qui ne s'en fout pas? Les conservateurs ne s'en foutent pas, tout comme les milliers de travailleurs du secteur de l'acier et de la fabrication d'Hamilton qui se couchent chaque soir en se demandant s'ils auront un emploi au réveil.

Comment se fait-il que les libéraux offrent toujours une garantie d'aide aux entreprises parasites, mais aucune garantie pour les travailleurs canadiens?

● (1450)

L'hon. Mélanie Joly (ministre de l'Industrie et ministre responsable de Développement économique Canada pour les régions du Québec, Lib.): Monsieur le Président, quand le député parle d'aide aux entreprises parasites, je lui confirme que les travailleurs valent chaque sou, particulièrement ceux de l'aciérie Algoma aux prises avec des droits de douane américains injustifiés.

C'est exactement pourquoi nous avons décidé, avec les conservateurs de l'Ontario, le gouvernement de Doug Ford, de soutenir l'entreprise alors qu'elle doit se défendre contre une menace existentielle. L'entreprise n'allait pas bien. Il ne faisait aucun doute que nous devions l'aider. Nous avons décidé de faire des investissements et, parallèlement, nous savons que l'avenir peut être plus prometteur parce que nous centrons nos efforts sur deux choses importantes: une aciérie et une laminerie pour la défense et les infrastructures.

[Français]

LE SPORT

Tatiana Auguste (Terrebonne, Lib.): Monsieur le Président, cet été, les Canadiens d'un océan à l'autre ont encouragé la jeune sensation du tennis originaire de Burlington en Ontario, Victoria Mboko, lors de sa victoire à l'Omnium Banque Nationale.

Le secrétaire d'État aux Sports peut-il expliquer en quoi cet exploit inspirant reflète la croissance du Canada en tant que nation sportive et l'importance de rendre le tennis et tous les sports accessibles à tous?

L'hon. Adam van Koevorden (secrétaire d'État (Sports), Lib.): Monsieur le Président, je remercie la députée de Terrebonne de cette excellente question.

La victoire extraordinaire de la fierté de Burlington, Victoria Mboko, à l'Omnium Banque Nationale, nous rappelle à quel point il est essentiel de rendre le sport accessible à tous les Canadiens et les Canadiennes.

C'est pourquoi notre gouvernement défend le sport comme étant un projet d'intérêt national. Victoria prouve que lorsque nous investissons dans le sport, le Canada gagne. Nous allons bâtir un système sportif fort qui fait la fierté de notre nation.

* * *

[Traduction]

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC): Monsieur le Président, il est temps de présenter certains faits au sujet du contrat de Stellantis pour l'usine d'assemblage de Brampton. Le fait est que l'ancien ministre de l'Industrie n'a pas lu le contrat et qu'il a été promu au poste de ministre des Finances en guise de récompense. Le fait est que le contrat ne prévoit aucune garantie relativement aux emplois, et c'est pourquoi l'entreprise a pu mettre à pied 3 000 travailleurs. Le fait est que les libéraux ont donné 200 millions de dollars à Stellantis sans imposer de conditions. C'est exactement pour cette raison que l'Ontario n'a pas versé d'argent à l'entreprise. Le fait est que 3 000 travailleurs de l'automobile à Brampton ont maintenant du mal à joindre les deux bouts parce qu'ils n'ont plus d'emploi.

Maudit que les libéraux sont incompetents! Comment est-ce possible?

Le Président: Faisons attention aux expressions que nous utilisons. Les gens nous regardent chez eux; leurs enfants aussi.

Le ministre du Commerce international a la parole.

L'hon. Maninder Sidhu (ministre du Commerce international, Lib.): Monsieur le Président, puisqu'on parle de faits, parlons de la création de débouchés pour les travailleurs de Brampton. Voici donc quelques faits. Le premier ministre a obtenu un investissement de 70 milliards de dollars des Émirats arabes unis au Canada. La marine allemande s'est engagée à verser 1 milliard de dollars pour obtenir de l'équipement de défense fabriqué au Canada. L'entreprise finlandaise Nokia a récemment entrepris la construction d'une nouvelle installation de 340 millions de dollars à Ottawa. Enfin, il y a quelques semaines, l'entreprise malaisienne Petronas a signé une entente de 20 ans pour obtenir de l'énergie canadienne.

Voilà comment on crée des débouchés pour les travailleurs.

Questions orales

Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC): Monsieur le Président, j'ai peine à croire cette réponse. Nous avons un ministre qui n'a pas lu un contrat, qui admet ne pas l'avoir lu et qui a été promu ministre des Finances. Les libéraux parlent d'une garantie d'emploi pour les travailleurs de Brampton, mais il n'y en a manifestement pas. À l'approche de Noël, 3 000 travailleurs des chaînes de montage à Brampton sont abandonnés à leur sort et touchent des prestations d'assurance-emploi.

Les libéraux parlent de certains contrats et d'autres choses, mais ne font rien pour ramener les travailleurs dans leurs usines. Ils parlent de prolonger la durée des prestations d'assurance-emploi. J'ai rencontré ces travailleurs. Ils veulent être dans l'usine. Ils veulent récupérer leur emploi.

Que font les libéraux pour récupérer les emplois de ces travailleurs?

L'hon. David McGuinty (ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, voici ce qui est facile à croire: 37 922 emplois dans le cadre de 15 projets d'approvisionnement à l'échelle du pays et 106,3 milliards de dollars d'investissements dans le secteur de la défense. L'opposition devrait mettre fin à son négativisme, aider à faire progresser notre pays, soutenir notre secteur de la défense et appuyer notre stratégie industrielle de défense. Faisons croître l'économie pour notre population et notre avenir.

● (1455)

Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Monsieur le Président, après avoir reçu l'ordre de remettre une version non caviardée de leur accord de subvention de plusieurs milliards de dollars avec Stellantis, les libéraux ont refusé. Les hauts fonctionnaires ont rejeté la faute sur la société, affirmant que Stellantis avait indiqué tout le caviardage qu'elle jugeait nécessaire et qu'ils étaient à l'aise avec les censures proposées. Le problème est que Stellantis a maintenant affirmé publiquement n'avoir jamais demandé que les documents soient caviardés.

La ministre nous dira-t-elle pourquoi ses fonctionnaires ont menti au comité et aux Canadiens?

L'hon. Buckley Belanger (secrétaire d'État (Développement rural), Lib.): Monsieur le Président, ils critiquent encore le Canada. Ils critiquent la Saskatchewan. Tandis que le chef de l'opposition pontifie depuis le confort de Stornoway, notre chef, le premier ministre du Canada, est occupé à se battre pour chaque pouce carré de débouchés commerciaux dans ce monde en pleine mutation.

De ce côté-ci de la Chambre, les hommes et les femmes l'aident à remporter cette lutte. Le Canada va poursuivre son combat, avec ou sans l'opposition.

L'INDUSTRIE FORESTIÈRE

Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC): Monsieur le Président, le premier ministre avait promis aux Canadiens de négocier un accord avantageux avec les Américains et il avait affirmé pouvoir composer avec Donald Trump. Eh bien, non seulement il n'a pas réussi à conclure d'accord, mais, de plus, les droits de douane sur le bois d'œuvre ont triplé sous sa gouverne et il a unilatéralement abandonné les contestations judiciaires relatives à ces droits de douane. Maintenant, une autre scierie ferme ses portes sur l'île de Vancouver, ce qui fait disparaître près de 1 500 emplois directs

et indirects. Ces travailleurs ne veulent pas la charité: ils veulent continuer de travailler.

Quand le premier ministre conclura-t-il enfin un accord sur le bois d'œuvre, tel que promis, afin que les emplois des travailleurs forestiers cessent de disparaître?

L'hon. Tim Hodgson (ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, comme nous l'avons dit, nous sommes dans un contexte de guerre commerciale. Les gens de Crofton en souffrent, tout comme l'ensemble du secteur forestier. C'est pourquoi nous avons eu des conversations téléphoniques avec des représentants de l'entreprise pour discuter de la façon de réouvrir l'usine, et avec le ministre des Forêts de la Colombie-Britannique pour examiner des solutions fondées sur la fibre de bois.

Pendant que les conservateurs se plaignent, nous travaillons. Nous sommes solidaires du secteur forestier.

Aaron Gunn (North Island—Powell River, PCC): Monsieur le Président, dégoût, désespoir et tristesse, ce ne sont là que quelques-unes des émotions que j'ai ressenties quand j'ai appris que 375 Canadiens allaient perdre leur emploi en raison de la fermeture de l'usine de Crofton. Ce sont des travailleurs qui doivent payer leur hypothèque et faire vivre leurs jeunes familles, des Canadiens qui subissaient déjà les contrecoups de la hausse constante du coût de la vie avant de recevoir cette terrible nouvelle.

Le gouvernement a promis de soutenir les travailleurs et de garantir l'accès aux marchés pour nos produits canadiens. Au lieu de cela, les droits de douane sur le bois d'œuvre ont triplé, et des milliers de Canadiens ont perdu leur emploi.

Si le prétendu plan des libéraux fonctionne vraiment, peuvent-ils garantir qu'aucune autre scierie ne fermera ses portes au Canada?

L'hon. Stephanie McLean (secrétaire d'État (Aînés), Lib.): Monsieur le Président, le député conservateur devrait prendre un peu de recul et se calmer.

Dans ma circonscription, sur l'île de Vancouver, les gens savent que nous soutenons l'industrie du bois d'œuvre. Pendant que le plan des conservateurs est de se tasser du chemin et de ne rien faire d'autre, le gouvernement investit dans...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: La députée peut poursuivre, mais pas depuis le début.

L'hon. Stephanie McLean: Monsieur le Président, dans Esquimalt—Saanich—Sooke, et sur l'île de Vancouver, les gens savent que le gouvernement soutient l'industrie du bois d'œuvre et ses travailleurs, tandis que les conservateurs ne feraient rien. Leur plan est de se tasser du chemin, alors que nous offrons un véritable soutien aux travailleurs.

● (1500)

Tamara Kronis (Nanaimo—Ladysmith, PCC): Monsieur le Président, 375 travailleurs de l'usine de Crofton perdent leur emploi 10 jours avant Noël: 150 emplois ont disparu à Chemainus et 165 à 100 Mile House. Jusqu'à présent, 31 villes de la Colombie-Britannique ont été dévastées parce que les libéraux ont rompu leur promesse de conclure un accord.

Quelle est la position du premier ministre sur l'enlèvement des négociations? « On s'en fout », a-t-il dit, il n'y a pas de « question brûlante ». Eh bien, les personnes qui ont perdu leur emploi hier ne s'en foutent pas, elles, et leurs familles savent qu'il s'agit d'une question brûlante. Après ces récentes pertes d'emplois, pourquoi quelqu'un devrait-il faire confiance au premier ministre pour conclure un accord sur le bois d'œuvre résineux?

L'hon. Jill McKnight (ministre des Anciens Combattants et ministre associée de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, l'industrie du bois d'œuvre résineux est extrêmement importante pour la Colombie-Britannique, et nous sommes aux côtés de ces 375 travailleurs. Nous sommes là pour les soutenir. La Colombie-Britannique connaît l'importance de cette industrie, et le gouvernement fédéral va investir dans celle-ci afin de la soutenir.

* * *

LES RESSOURCES NATURELLES

Blaine Calkins (Ponoka—Didsbury, PCC): Monsieur le Président, ce matin, l'ancien ministre radical de l'Environnement et cascadeur de Greenpeace a affirmé qu'il doutait sincèrement que le nouveau pipeline soit un jour construit. En tant que leader du caucus en faveur de la non-exploitation des ressources, il a continuellement jeté une douche froide sur le protocole d'entente en disant qu'il n'y a pas de projet, pas de tracé, pas de consensus et pas de promoteur du secteur privé. L'ancien ministre sait ce que le premier ministre refuse d'admettre: l'interdiction des pétroliers sur la côte Ouest rend tout projet impossible.

Le premier ministre abrogera-t-il cette interdiction afin que nous puissions acheminer nos ressources vers les marchés, ou le nouveau pipeline n'est-il qu'une chimère?

L'hon. Tim Hodgson (ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, le député d'en face devrait parler à la première ministre de l'Alberta, qui semble avoir bon espoir que nous puissions travailler ensemble. Plutôt que de dénigrer le Canada, nous pouvons travailler ensemble pour bâtir ce pays dans le respect de l'environnement, en partenariat avec les peuples autochtones. C'est ainsi que nous bâtissons un Canada fort.

Blaine Calkins (Ponoka—Didsbury, PCC): Monsieur le Président, le premier ministre ne prend pas la construction d'un pipeline au sérieux. Son ancien ministre à la combinaison orange a déclaré qu'un protocole d'entente avec l'Alberta n'était pas l'approbation d'un pipeline. Il sait que, après une décennie de lois adoptées par son gouvernement contre l'extraction des ressources, il est impossible de trouver un promoteur du secteur privé.

Tout comme le premier ministre néo-démocrate de la Colombie-Britannique, le premier ministre se cache derrière une interdiction des pétroliers qui empêche l'acheminement des ressources canadiennes vers les marchés et qui bloquera tout projet futur, alors que les pétroliers des États-Unis peuvent naviguer librement dans les mêmes eaux canadiennes.

Le premier ministre admettra-t-il que la dernière décennie de règne libéral a été un échec et abrogera-t-il toutes les lois stupides de Trudeau qui nuisent à l'emploi?

L'hon. Steven MacKinnon (ministre des Transports et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, écouter les députés de l'Alberta, c'est goûter à la déprime: ils sont déprimés parce qu'un premier ministre du Canada et une première ministre de l'Alberta ont signé un document solennel qui crée de grandes possibilités dans les domaines des énergies re-

nouvelables, de la production d'électricité, de la séquestration du carbone, de l'exploitation des ressources et de la transformation du Canada en superpuissance en matière d'énergies renouvelables et conventionnelles. Ils en sont très déçus.

Billy Morin (Edmonton-Nord-Ouest, PCC): Monsieur le Président, le premier ministre a manqué de respect envers les chefs autochtones en les excluant des consultations et des discussions sur le protocole d'accord conclu avec l'Alberta. Hier, à l'Assemblée des Premières Nations, le premier ministre a fait la leçon pendant 20 minutes aux chefs des Premières Nations sur l'importance de ne pas briser le lien de confiance. Ensuite, il a complètement éludé les questions des Premières Nations de l'Alberta.

Le premier ministre est en train de trahir la confiance des Premières Nations, des investisseurs, des Albertains, des Britanno-Colombiens, des membres de son caucus et des membres de son Cabinet quant à savoir s'il fera construire un pipeline ou non. Fera-t-il preuve d'un véritable leadership en s'engageant aujourd'hui à faire construire un pipeline, ou continuera-t-il simplement à diviser les Canadiens?

Jaime Battiste (secrétaire parlementaire de la ministre des Relations Couronne-Autochtones, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement continue de respecter et de reconnaître le travail important que les dirigeants des Premières Nations accomplissent partout au pays.

Les ministres ont passé la semaine à écouter les détenteurs de droits et à participer aux réunions. En tant qu'ancien membre du Conseil national de la jeunesse et ancien chef régional de l'Assemblée des Premières Nations, je suis bien au fait des efforts importants qui sont consacrés à l'élaboration des résolutions et des différents débats qui sont tenus.

Le gouvernement est à l'écoute, et nous avons hâte de bâtir notre pays avec les Premières Nations.

* * *

• (1505)

[Français]

L'INDUSTRIE AÉROSPATIALE

Tim Watchorn (Les Pays-d'en-Haut, Lib.): Monsieur le Président, le Canada, et le Québec en particulier, possède une industrie aérospatiale de calibre mondial. Alors que nous cherchons à bâtir l'économie la plus forte du G7, notre secteur aérospatial, qui génère 15 milliards de dollars en PIB et plus de 40 000 emplois au Québec, jouera un rôle inestimable.

La loi d'exécution du budget contient des mesures importantes visant à protéger et renforcer notre secteur aérospatial. Les Québécois souhaitent que ces mesures entrent en vigueur.

Le ministre des Finances pourrait-il rappeler à ceux qui bloquent et retardent l'adoption de la loi d'exécution du budget comment ils nuisent au secteur aérospatial québécois?

L'hon. François-Philippe Champagne (ministre des Finances et du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, effectivement, le budget de 2025 est rempli de bonnes nouvelles. On n'a qu'à regarder le sourire des conservateurs.

Questions orales

Notre budget envoie un signal clair que l'industrie aérospatiale est un atout stratégique national pour le Canada. Le Canada est l'un des rares pays au monde à avoir une industrie aérospatiale florissante grâce au talent, à l'expertise et, évidemment, au savoir-faire de nos travailleurs.

Dans le budget de 2025, nous faisons des investissements générationnels dans la défense, qui vont appuyer l'industrie aérospatiale. Coup de théâtre, le Bloc, qui se dit québécois, va voter contre les intérêts du Québec dans le budget. C'est une honte et un affront.

* * *

[Traduction]

LE LOGEMENT

Jacob Mantle (York—Durham, PCC): Monsieur le Président, hier, en réponse à des questions au sujet du rapport du directeur parlementaire du budget sur le logement, le premier ministre a fait la leçon aux Canadiens. Il leur a dit qu'ils ne connaissaient pas les chiffres. Ensuite, le ministre du Logement a affirmé que les chiffres du directeur parlementaire du budget étaient carrément faux. Je vais répéter les chiffres en question. Les libéraux peuvent-ils résoudre l'équation suivante?

Le premier ministre a promis 500 000 logements neufs par année, mais sa machine bureaucratique responsable du logement n'aboutira qu'à 5 200 habitations par année. C'est 99 % moins que la quantité promise. Le ministre peut-il nous dire d'où viendront les autres maisons?

L'hon. Gregor Robertson (ministre du Logement et de l'Infrastructure et ministre responsable de Développement économique Canada pour le Pacifique, Lib.): Monsieur le Président, le rapport du directeur parlementaire du budget part du principe qu'aucun des programmes actuels de logement abordable ne sera maintenu. C'est bien ce qui se passerait si le Parti conservateur était au pouvoir. Ce dernier n'a jamais accompli quoi que ce soit en matière de logement abordable et il ne le fera jamais plus.

Nous travaillons déjà avec les ministres provinciaux et territoriaux à l'élaboration de la prochaine génération de la Stratégie nationale sur le logement. C'est une approche de type « Équipe Canada ». Nous faisons ce qu'il faut pour renouveler notre investissement dans le logement abordable. Les conservateurs, eux, ne le feront jamais.

Jacob Mantle (York—Durham, PCC): Monsieur le Président, si les bureaucraties menaient à la construction de logements, après 10 ans, nous vivrions tous dans un penthouse comme le ministre. Ce qu'il ne comprend pas, c'est que les statistiques sur la crise représentent de vrais Canadiens de la prochaine génération, pour qui un rêve tout à fait canadien, celui de gagner de l'argent, d'épargner et d'être propriétaire d'une maison, est un rêve impossible. Dans la région du Grand Toronto, les mises en chantier ont diminué de 43 %, et les ventes, de 65 %.

Quand le premier ministre a dit aux jeunes Canadiens qu'ils devaient faire plus de sacrifices, pourquoi n'a-t-il pas eu le courage de leur dire qu'ils devraient, en fait, renoncer à ce rêve canadien?

L'hon. Gregor Robertson (ministre du Logement et de l'Infrastructure et ministre responsable de Développement économique Canada pour le Pacifique, Lib.): Monsieur le Président, c'est un peu fort d'entendre cela de la part du parti qui bloque la réduction de la TPS pour les acheteurs d'une première maison depuis juin. Cela fait cinq mois que les conservateurs bloquent une mesure

qui représenterait jusqu'à 50 000 \$ pour les acheteurs d'une première maison et faciliterait donc cet achat. Le projet de loi a été présenté à la Chambre en juin, mais ils en retardent l'adoption depuis.

Si vous voulez rendre la vie plus abordable pour les jeunes Canadiens, joignez le geste à la parole.

Le Président: J'ai mentionné à maintes reprises qu'il faut s'adresser à la présidence, sinon la présidence risque de se sentir offensée.

Le député de Louis-Saint-Laurent—Akiawenhrahk a la parole.

[Français]

Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent—Akiawenhrahk, PCC): Monsieur le Président, il y a 10 ans, tous les Canadiens avaient accès à un logement abordable. Le rêve d'être propriétaire d'une maison existait. Après 10 ans d'action inefficace de ce gouvernement libéral, le loyer a doublé et, actuellement, on n'est pas capable d'avoir accès à la propriété. Ce rêve-là s'est effrité.

Voilà que les libéraux ont inventé une nouvelle patente, qui s'appelle Maisons Canada. Le directeur parlementaire du budget a été cinglant. L'objectif de Maisons Canada était de construire 250 000 logements. La réalité, selon le directeur parlementaire du budget, est qu'on pourra n'en construire que 25 000, soit 10 fois moins. C'est ça, le résultat.

Pourquoi le gouvernement est-il très fort quand vient le temps de construire de la bureaucratie?

● (1510)

L'hon. Joël Lightbound (ministre de la Transformation du gouvernement, des Travaux publics et de l'Approvisionnement, Lib.): Monsieur le Président, il y a 10 ans, il n'y a pas un organisme qui œuvre en logement qui n'a pas poussé un soupir de soulagement en voyant que la décennie conservatrice de Stephen Harper prenait enfin fin alors que les conservateurs ont complètement négligé ce domaine et qu'ils se sont complètement désengagés en matière de logement abordable. À preuve, leur propre chef a présidé à la construction de seulement six logements abordables. C'est exceptionnel de voir les députés du Québec avoir une vision tellement joyaliste de leur propre parti. Ils font fi de la réalité.

De ce côté-ci de la Chambre, nous avons investi des montants historiques en logement abordable. Le directeur parlementaire du budget ne prend pas en compte la poursuite des...

Le Président: L'honorable députée de Dorval—Lachine—LaSalle a la parole.

* * *

[Traduction]

LA JUSTICE

Anju Dhillon (Dorval—Lachine—LaSalle, Lib.): Hier, monsieur le Président, après des semaines de retards causés par les conservateurs, le comité de la justice a enfin repris son travail sur la Loi visant à lutter contre la haine, un travail que nous poursuivrons jeudi.

Les conservateurs veilleront-ils à ce que la réforme de la mise en liberté sous caution soit adoptée avant Noël? Le ministre pourrait-il expliquer pourquoi il est important de faire avancer ce dossier pour que les Canadiens puissent bénéficier de ces réformes cruciales en matière de justice?

Recours au Règlement

L'hon. Ruby Sahota (secrétaire d'État (Lutte contre la criminalité), Lib.): Monsieur le Président, les Canadiens ont indiqué clairement qu'ils veulent des mesures plus rigoureuses pour les protéger contre la montée de la haine et qu'ils souhaitent une réforme en profondeur de la mise en liberté sous caution. Après des semaines de tactiques dilatoires de la part des conservateurs pour retarder le travail du comité, je suis vraiment heureux de voir qu'ils semblent disposés à faire avancer le projet de loi visant à lutter contre la haine dès jeudi.

Cependant, en ce qui concerne la réforme de la mise en liberté sous caution, les conservateurs font preuve de la pire hypocrisie. Notre projet de loi rendrait les peines plus sévères pour les criminels et mettrait fin à la mise en liberté sous caution pour les auteurs de crimes graves et les récidivistes, mais évidemment, les conservateurs ne veulent pas qu'il soit adopté, car ils ne pourraient plus utiliser leurs pièges à clics pour...

Le Président: L'honorable député de Beauce a la parole.

* * *

[Français]

LE LOGEMENT

Jason Groleau (Beauce, PCC): Monsieur le Président, mon père m'a déjà promis que si je travaillais fort, je pourrais m'acheter une maison et avoir un bel endroit pour élever ma famille. Aujourd'hui, est-ce que je peux promettre la même chose à mes filles? La réponse est non.

Lors des 10 dernières années, les libéraux ont doublé le coût des maisons et des logements. Pour régler le problème, que font les libéraux? Ils créent une nouvelle bureaucratie avec Maisons Canada, qui prévoit construire des logements au coût de 3,2 millions de dollars par porte. C'est vraiment très impressionnant.

Est-ce que le ministre du Logement et de l'Infrastructure peut se lever aujourd'hui et avouer que son programme est un échec total, oui ou non?

L'hon. Joël Lightbound (ministre de la Transformation du gouvernement, des Travaux publics et de l'Approvisionnement, Lib.): Monsieur le Président, l'échec total, ce sont les conservateurs qui ont voté contre un budget qui prévoit des investissements historiques en logement, qui prévoit une baisse d'impôt pour 22 millions de Canadiens, qui prévoit une baisse de la taxe pour les premiers acheteurs d'une nouvelle maison. C'est ça, l'échec total, et il est manifestement de ce côté-là de la Chambre.

* * *

[Traduction]

L'EMPLOI

Don Davies (Vancouver Kingsway, NPD): Monsieur le Président, en pleine crise de l'emploi, le gouvernement libéral dit aux Canadiens de faire des sacrifices. Les libéraux n'ont pas d'argent pour signer des accords d'assurance-médicaments ni pour tenir leurs promesses en matière de logement, mais nous apprenons aujourd'hui qu'ils ont donné 400 millions de dollars à Algoma Steel alors qu'ils savaient qu'elle allait abolir 1 000 emplois. Ils ont donné à Stellantis, qui a supprimé 3 000 emplois, 100 millions de dollars de plus que ce qu'ils avaient dit.

Pourquoi les libéraux ont-ils donné un demi-milliard de dollars à des entreprises qui viennent d'éliminer 4 000 emplois au Canada?

L'hon. Patty Hajdu (ministre de l'Emploi et des Familles et ministre responsable de l'Agence fédérale de développement économique pour le Nord de l'Ontario, Lib.): Monsieur le Président, pendant que le député d'en face parle de l'abordabilité pour les Canadiens, je tiens à rappeler à la Chambre que c'est aujourd'hui la Journée internationale des personnes handicapées et qu'il y a des députés ici, à Ottawa, qui travaillent très fort pour que ces personnes aient toutes les chances de participer au marché du travail, ce que nous devrions tous prendre au sérieux.

Ce député a voté contre le fonds qui soutient ce travail. Il a également voté contre la Prestation canadienne pour les personnes handicapées. Les gens devraient joindre le geste à la parole et défendre les Canadiens qui veulent simplement avoir une chance équitable de participer à la société.

* * *

RECOURS AU RÈGLEMENT

LES QUESTIONS ORALES

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. J'aimerais citer *La procédure et les usages de la Chambre des communes*, quatrième édition, 2025. Je vous demande de vous reporter à la page 525, au paragraphe 13.28, où il est écrit: « Il est inacceptable de faire allusion à la présence ou à l'absence d'un député aux délibérations de la Chambre. » C'est très clair.

Cette règle est importante et je vous demande de faire rapport à la Chambre sur ce dont nous avons été témoins au cours de la 10^e question, lorsque, je crois, le chef de l'opposition officielle n'a pas respecté...

• (1515)

Le Président: Je connais cette règle. D'ailleurs, elle a coûté une question à un député aujourd'hui, mais j'examinerai la 10^e question et je ferai part de ma décision à la Chambre, au besoin.

Le député d'Okanagan Lake-Ouest—Kelowna-Sud a la parole.

Dan Albas (Okanagan Lake-Ouest—Kelowna-Sud, PCC): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement au sujet du recours au Règlement qui vient d'être fait par le député de Winnipeg-Nord.

J'aimerais que vous visionniez les enregistrements. Lorsque le chef de l'opposition officielle a commencé à lire un extrait d'un document budgétaire, vous avez dit qu'il utilisait ce document comme accessoire. Je pense, monsieur le Président, que vous devriez vous pencher sur l'utilisation des ressources officielles. Que ce soit cette belle quatrième édition de *La procédure et les usages de la Chambre des communes* ou un document budgétaire, je crois qu'il faut de la cohérence. Il devrait être permis de lire directement un texte pour faire valoir son point de vue à la Chambre.

Le Président: Je considère que les situations sont un peu différentes, mais nous répondrons au député à ce sujet. Le député a dû lire le Règlement; il ne le connaît pas par cœur.

*Affaires émanant des députés***AFFAIRES ÉMANANT DES DÉPUTÉS***[Traduction]***LE CODE CRIMINEL**

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 1^{er} décembre, de la motion portant que le projet de loi C-225, Loi modifiant le Code criminel, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

Le Président: Comme il est 15 h 17, la Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi C-225, sous la rubrique des affaires émanant des députés.

[Français]

Comme il s'agit du premier vote par appel nominal qui sera effectué sur une affaire émanant des députés au cours de cette législature, j'aimerais profiter de l'occasion pour expliquer la procédure.

Le vote par appel nominal se fera rangée par rangée, en commençant par le parrain de la mesure, que le député participe en personne ou par vidéoconférence. Ensuite, je demanderai aux autres députés qui sont en faveur de la motion de bien vouloir se lever, en commençant par la dernière rangée du côté de la Chambre où siège le parrain. Si un député participe par vidéoconférence, il annoncera s'il vote pour ou contre la motion à l'appel de son nom. C'est cohérent avec la pratique qui était en place avant le lancement du système de vote électronique.

Après avoir fait toutes les rangées de ce premier côté de la Chambre, ce sera au tour des députés situés de l'autre côté de la Chambre de voter, en commençant toujours par la dernière rangée. Les votes de ceux qui s'opposent à la motion seront enregistrés dans le même ordre. À moins d'être présents à la Chambre, tous les députés, y compris le parrain, pourront voter avec le système de vote électronique ou en levant la main à la fin du vote en cas de problèmes techniques.

● (1530)

(La motion, mise aux voix, est adoptée par le vote suivant:)

*(Vote n° 51)***POUR**

Députés

Aboultiaf	Acan
Aitchison	Al Soud
Albas	Ali
Allison	Alty
Anandasangaree	Anderson
Anstey	Arnold
Au	Auguste
Baber	Bailey
Bains	Baker
Baldinelli	Bardeesy
Barlow	Barrett
Barsalou-Duval	Battiste
Beaulieu	Beech
Belanger (Desnethé—Missinippi—Churchill River)	Bélanger (Sudbury East—Manitoulin—Nickel Belt)
Berthold	Bexte
Bezan	Bittle
Blair	Blanchet
Blanchette-Joncas	Block
Blois	Bonin
Bonk	Borrelli
Bragdon	Brassard
Brière	Brock
Brunelle-Duceppe	Calkins
Caputo	Carney

Carr	Casey
Chagger	Chambers
Champagne	Champoux
Chang	Chartrand
Chatel	Chen
Chenette	Chi
Church	Clark
Cobena	Cody
Connors	Cooper
Cormier	Coteau
Dabrusin	Dalton
Dancho	Dandurand
Danko	Davidson
Davies (Vancouver Kingsway)	Davies (Niagara South)
Dawson	DeBellefeuille
Deltell	d'Entremont
DeRidder	Deschênes
Deschênes-Thériault	Desrochers
Dhaliwal	Dhillon
Diab	Diotte
Doherty	Dowdall
Duclos	Duguid
Duncan	Dzerowicz
Earle	Ehsassi
El-Khoury	Epp
Erskine-Smith	Eyolfson
Falk (Battlefords—Lloydminster—Meadow Lake)	Falk (Provencher)
Fancy	Fanjoy
Fergus	Fisher
Fonseca	Fortier
Fortin	Fragiskatos
Fraser	Freeland
Fry	Fuhr
Gaheer	Gainey
Gallant	Garon
Gasparro	Gaudreau
Gazan	Généreux
Genuis	Gerretsen
Gill (Calgary Skyview)	Gill (Brampton West)
Gill (Calgary McKnight)	Gill (Windsor West)
Gill (Côte-Nord—Kawawachikamach—Nitassinan)	Gill (Abbotsford—South Langley)
Gladu	Godin
Goodridge	Gould
Gourde	Grant
Greaves	Groleau
Guay	Guglielmin
Guilbeault	Gull-Masty
Gunn	Hajdu
Hallan	Hanley
Hardy	Harrison
Hepfner	Hirtle
Ho	Hodgson
Hogan	Holman
Housefather	Hussen
Iacono	Idlout
Jackson	Jaczek
Jansen	Jivani
Johns	Joly
Joseph	Kayabaga
Kelloway	Khalid
Khanna	Kibble
Kirkland	Klassen
Kmiec	Konanz
Koutrakis	Kram
Kramp-Neuman	Kronis
Kuruc	Kwan
Lake	Lalonde
Lambropoulos	Lamoureux

Lantsman	Lapointe (Rivière-des-Mille-Îles)
Lapointe (Sudbury)	Larouche
Lattanzio	Lauzon
Lavack	Lavoie
Lawrence	Lawton
Lefebvre	Leitão
Lemire	Leslie
Lewis (Essex)	Lightbound
Lloyd	Lobb
Long	Louis (Kitchener—Conestoga)
Ma	MacDonald (Malpeque)
MacDonald (Cardigan)	MacKinnon (Gatineau)
Mahal	Malette (Bay of Quinte)
Malette (Kapuskasing—Timmins—Mushkego-wuk)	Maloney
Mantle	Martel
May	Mazier
McCauley	McGuinty
McKelvie	McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)
McKnight	McLean (Calgary Centre)
McLean (Esquimalt—Saanich—Sooke)	McPherson
Melillo	Ménard
Mendès	Menegakis
Michel	Miedema
Miller	Mingarelli
Moore	Morin
Morrison	Morrissey
Muys	Myles
Naqvi	Nater
Nathan	Nguyen
Noormohamed	Normandin
Ntumba	Olszewski
O'Rourke	Osborne
Patzer	Paul-Hus
Perron	Petitpas Taylor
Plamondon	Poilievre
Powlowski	Ramsay
Rana	Redekopp
Reid	Rempel Garner
Reynolds	Richards
Roberts	Robertson
Rocheffort	Romanado
Rood	Ross
Rowe	Royer
Ruff	Sahota
Saini	Sarai
Sari	Savard-Tremblay
Sawatzky	Schiefke
Schmale	Seeback
Sgro	Sheehan
Shipley	Sidhu (Brampton East)
Sidhu (Brampton South)	Simard
Small	Sodhi
Solomon	Sousa
Steinley	Ste-Marie
Stevenson	St-Pierre
Strahl	Strauss
Sudds	Tesser Derksen
Thériault	Thomas
Thompson	Tochor
Tolmie	Turnbull
Uppal	Valdez
van Koeverden	Van Popta
Vandenbeld	Vien
Viersen	Villeneuve
Vis	Wagantall
Warkentin	Watchorn
Waugh	Weiler
Wilkinson	Williamson
Yip	Zahid
Zerucelli	Zimmer
Zuberi— 325	

CONTRE

Aucun

Affaires émanant des députés

PAIRÉS

Députés

Anand	Bendayan
Kelly	LeBlanc
Lewis (Haldimand—Norfolk)	McKenzie
Motz	Oliphant— 8

Le Président: Je déclare la motion adoptée. En conséquence, le projet de loi est renvoyé au Comité permanent de la justice et des droits de la personne.

(Le projet de loi, lu pour la deuxième fois, est renvoyé à un comité.)

* * *

[Traduction]

LOI RELATIVE À LA STRATÉGIE NATIONALE SUR LA PRÉVISION DES INONDATIONS ET DES SÉCHERESSES

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 2 décembre, de la motion portant que le projet de loi C-241, Loi prévoyant l'élaboration d'une stratégie nationale sur la prévision des inondations et des sécheresses, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

Le Président: La Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi C-241, sous la rubrique des affaires émanant des députés.

● (1545)

(La motion, mise aux voix, est adoptée par le vote suivant:)

(Vote n° 52)

POUR

Députés

Aboulttaif	Acan
Aitchison	Al Soud
Albas	Ali
Allison	Alty
Anandasangaree	Anderson
Anstey	Arnold
Au	Auguste
Baber	Bailey
Bains	Baker
Baldinelli	Bardeesy
Barlow	Barrett
Battiste	Beech
Belanger (Desnethé—Mississippi—Churchill River)	Bélanger (Sudbury East—Manitoulin—Nickel Belt)
Berthold	Bexte
Bezan	Bittle
Blair	Block
Blois	Bonk
Borrelli	Boulerice
Bragdon	Brassard
Brière	Brock
Calkins	Caputo
Carney	Carr
Casey	Chagger
Chambers	Champagne
Chang	Chartrand
Chatel	Chen
Chenette	Chi
Church	Clark
Cobena	Cody
Connors	Cooper

Affaires émanant des députés

Cormier	Coteau
Dabrusin	Dalton
Dancho	Dandurand
Danko	Davidson
Davies (Vancouver Kingsway)	Davies (Niagara South)
Dawson	Deltell
d'Entremont	DeRidder
Deschênes-Thériault	Desrochers
Dhaliwal	Dhillon
Diab	Diotte
Doherty	Dowdall
Duclos	Duguid
Duncan	Dzerowicz
Earle	Ehsassi
El-Khoury	Epp
Erskine-Smith	Eyolfson
Falk (Battlefords—Lloydminster—Meadow Lake)	Falk (Provencher)
Fancy	Fanjoy
Fergus	Fisher
Fonseca	Fortier
Fragiskatos	Fraser
Freeland	Fry
Fuhr	Gaheer
Gainey	Gallant
Gasparro	Gazan
Généreux	Genuis
Gerretsen	Gill (Calgary Skyview)
Gill (Brampton West)	Gill (Calgary McKnight)
Gill (Windsor West)	Gill (Abbotsford—South Langley)
Gladu	Godin
Goodridge	Gould
Gourde	Grant
Greaves	Groleau
Guay	Guglielmin
Guilbeault	Gull-Masty
Gunn	Hajdu
Hallan	Hanley
Hardy	Harrison
Hepfner	Hirtle
Ho	Hodgson
Hogan	Holman
Housefather	Hussen
Iacono	Idlout
Jackson	Jaczek
Jansen	Jivani
Johns	Joly
Joseph	Kayabaga
Kelloway	Khalid
Khanna	Kibble
Kirkland	Klassen
Kmiec	Konanz
Koutrakis	Kram
Kramp-Neuman	Kronis
Kuruc	Kwan
Lake	Lalonde
Lambropoulos	Lamoureux
Lantsman	Lapointe (Rivière-des-Mille-Îles)
Lapointe (Sudbury)	Lattanzio
Lauzon	Lavack
Lavoie	Lawrence
Lawton	Lefebvre
Leitão	Leslie
Lewis (Essex)	Lightbound
Lloyd	Lobb
Long	Louis (Kitchener—Conestoga)
Ma	MacDonald (Malpeque)
MacDonald (Cardigan)	MacKinnon (Gatineau)
Mahal	Malette (Bay of Quinte)
Malette (Kapuskasing—Timmins—Mushkego-wuk)	Maloney
Mantle	Martel
May	Mazier
McCauley	McGuinty
McKelvie	McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)
McKnight	McLean (Calgary Centre)
McLean (Esquimalt—Saanich—Sooke)	McPherson
Melillo	Ménard
Mendès	Menegakis

Michel	Miedema
Miller	Mingarelli
Moore	Morin
Morrison	Morrissey
Muys	Myles
Naqvi	Nater
Nathan	Nguyen
Noormohamed	Ntumba
Olszewski	O'Rourke
Osborne	Patzer
Paul-Hus	Petitpas Taylor
Poilievre	Powlowski
Ramsay	Rana
Redekopp	Reid
Rempel Garner	Reynolds
Richards	Roberts
Robertson	Rocheport
Romanado	Rood
Ross	Rowe
Royer	Ruff
Sahota	Saini
Sarai	Sari
Sawatzky	Schiefke
Schmale	Seebach
Sgro	Sheehan
Shipley	Sidhu (Brampton East)
Sidhu (Brampton South)	Small
Sodhi	Solomon
Sousa	Steinley
Stevenson	St-Pierre
Strahl	Sudds
Tesser Derksen	Thomas
Thompson	Tochor
Tolmie	Turnbull
Uppal	Valdez
van Koeverden	Van Popta
Vandenbeld	Vien
Viersen	Villeneuve
Vis	Wagantall
Warkentin	Watchorn
Wagh	Weiler
Wilkinson	Williamson
Yip	Zahid
Zerucelli	Zimmer
Zuberi — 303	

CONTRE

Députés

Barsalou-Duval	Beaulieu
Blanchet	Blanchette-Joncas
Bonin	Brunelle-Duceppe
Champoux	DeBellefeuille
Deschênes	Fortin
Garon	Gaudreau
Gill (Côte-Nord—Kawawachikamach—Nitassinan)	Larouche
Lemire	Normandin
Perron	Plamondon
Savard-Tremblay	Simard
Ste-Marie	Thériault — 22

PAIRÉS

Députés

Anand	Bendayan
Kelly	LeBlanc
Lewis (Haldimand—Norfolk)	McKenzie

Motz

Oliphant— 8

Le Président: Je déclare la motion adoptée. En conséquence, le projet de loi est renvoyé au Comité permanent de l'environnement et du développement durable.

(Le projet de loi, lu pour la deuxième fois, est renvoyé à un comité.)

Le Président: Je signale à la Chambre que la période consacrée aux ordres émanant du gouvernement sera prolongée de 28 minutes en raison des votes par appel nominal différés.

AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À DES PÉTITIONS

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, conformément à l'article 36(8)a du Règlement, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles et sous forme électronique, la réponse du gouvernement à six pétitions.

* * *

● (1550)

LES DÉLÉGATIONS INTERPARLEMENTAIRES

L'hon. Hedy Fry (Vancouver-Centre, Lib.): Madame la Présidente, conformément à l'article 34(1) du Règlement, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, les trois rapports suivants: le rapport de la délégation canadienne à l'Assemblée parlementaire de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe, ou AP OSCE, concernant sa participation à la 24^e réunion d'hiver, à Vienne, en Autriche, les 20 et 21 février; le rapport de la délégation canadienne à l'Assemblée parlementaire de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe concernant sa participation à la réunion du Comité spécial sur la migration, à Madrid et aux îles Canaries, en Espagne, les 20 et 21 mars; et le rapport de la délégation canadienne à l'Assemblée parlementaire de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe, concernant sa participation à la 32^e session annuelle de l'AP OSCE, à Porto, au Portugal, du 29 juin au 3 juillet.

* * *

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Sukh Dhaliwal (Surrey Newton, Lib.): Madame la Présidente, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le premier rapport du Comité mixte permanent de la Bibliothèque du Parlement, qui porte sur la motion adoptée le lundi 24 novembre 2025 sur le quorum et le mandat du comité.

AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET DÉVELOPPEMENT INTERNATIONAL

L'hon. Ahmed Hussen (York-Sud—Weston—Ettobicoke, Lib.): Madame la Présidente, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, les deux rapports suivants du Comité permanent des affaires étrangères et du développement international: le deuxième rapport du Sous-comité des droits internationaux de la personne, qui s'intitule « Entre endurance et espérance: la persécution des hazaras en Afghanistan », et le troisième rapport du Comité, qui s'intitule « Budget supplémentaire des dépenses (B), 2025-2026 ».

Affaires courantes

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

* * *

[Français]

LE CODE CRIMINEL

Rhéal Éloi Fortin (Rivière-du-Nord, BQ) demande à présenter le projet de loi C-258, Loi modifiant le Code criminel pour donner suite à l'arrêt R. c. Jordan de la Cour suprême du Canada.

— Madame la Présidente, le projet de loi vise à répondre à la décision de la Cour suprême rendue en 2016 dans l'arrêt Jordan et peut-être plus particulièrement au rapport de l'ombudsman fédéral des victimes d'actes criminels qui a été déposé il y a quelques semaines, en novembre. Dans ce rapport, on constatait que l'administration des procès était très problématique. Plus de 268 procès pour accusation d'agression sexuelle ont dû être abandonnés depuis 2016 parce qu'on n'a pas été en mesure de respecter les délais prévus par la Cour suprême. Nous proposons une solution à ce problème et nous espérons pouvoir rallier l'ensemble des députés de la Chambre à notre proposition.

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

* * *

[Traduction]

PÉTITIONS

LES CENTRES DE CONSOMMATION SUPERVISÉE

Brad Vis (Mission—Matsqui—Abbotsford, PCC): Madame la Présidente, je prends de nouveau la parole au nom de parents indignés qui s'inquiètent des mesures inappropriées prises par BC Housing, qui propose l'ouverture d'un centre de consommation supervisée en face de la piste d'athlétisme de l'École traditionnelle d'Abbotsford.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement du Canada de faire respecter son accord avec la province de la Colombie-Britannique, qui interdit la consommation de drogues dures à proximité des écoles. Ils demandent au gouvernement fédéral d'interrompre tout financement accordé à BC Housing jusqu'à ce que cette situation soit rectifiée.

LA LIBERTÉ DE RELIGION

Chak Au (Richmond-Centre—Marpole, PCC): Madame la Présidente, je prends la parole pour présenter une pétition signée par des Canadiens préoccupés par les récentes attaques perpétrées contre des églises et d'autres lieux de culte partout au pays. Les pétitionnaires soutiennent que la liberté de religion est protégée par la Charte et soulignent que tous les Canadiens devraient pouvoir pratiquer leur religion en toute sécurité, à l'abri de la violence, du vandalisme ou de l'intimidation.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement du Canada de condamner ces attaques, de prendre des mesures plus énergiques pour les prévenir et y répondre, de veiller à ce que les auteurs de ces attaques soient traduits en justice et d'affirmer l'engagement des Canadiens à protéger la liberté de religion de tous les citoyens.

Ordres émanant du gouvernement

LA SÉCURITÉ PUBLIQUE

Sukhman Gill (Abbotsford—Langley-Sud, PCC): Madame la Présidente, je prends la parole pour présenter une pétition au nom des résidents de la circonscription d'Abbotsford—Langley-Sud, qui sont profondément préoccupés par la prévalence croissante du crime organisé, de l'extorsion, des fusillades et de l'intimidation dans notre collectivité. Les fusillades, les homicides et les autres incidents violents commis récemment en plein jour font ressortir une crise plus large et systématique en matière de sécurité publique au pays. Les pétitionnaires pleurent la mort de Darshan Singh Sahsi.

Ces résidents demandent au gouvernement du Canada de renforcer le processus de présentation de rapports publics afin que les Canadiens puissent voir clairement comment les autorités fédérales, provinciales et municipales collaborent pour empêcher de nouvelles augmentations de la criminalité violente et organisée.

• (1555)

LES DROITS DE LA PERSONNE EN INDE

Arnold Viersen (Peace River—Westlock, PCC): Madame la Présidente, je prends la parole pour présenter une pétition au nom de Canadiens qui s'inquiètent de la protection des droits de la personne en Inde. Les pétitionnaires affirment que la Commission des États-Unis sur la liberté religieuse internationale a signalé que divers acteurs en Inde soutiennent et appliquent des politiques sectaires visant à faire de l'Inde un État ouvertement hindou.

Les pétitionnaires affirment que les chrétiens en Inde font l'objet d'attaques ciblées de la part d'extrémistes qui vandalisent les églises, qui agressent des personnes travaillant pour des églises et qui menacent et humilient les congrégations chrétiennes. Ils affirment également que les crimes contre des groupes dalits sont à la hausse. Ils soulignent en outre que les musulmans indiens sont à risque de génocide, d'agression et de violence sexuelle.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement du Canada de veiller à ce que tous les accords commerciaux avec l'Inde contiennent des dispositions obligatoires concernant le respect des droits de la personne, que les extrémistes soient sanctionnés et que le gouvernement fasse la promotion d'un dialogue respectueux sur les droits de la personne entre le Canada et l'Inde.

L'AIDE MÉDICALE À MOURIR

Arnold Viersen (Peace River—Westlock, PCC): Madame la Présidente, la deuxième pétition que je présente est signée par des Canadiens de partout au pays qui sont préoccupés par le régime d'aide médicale à mourir au pays et par le programme d'aide médicale à mourir du gouvernement. Ils s'inquiètent que la vie des personnes handicapées ou atteintes d'une maladie chronique ne soit pas valorisée, et ils sont préoccupés par la reconnaissance tacite de la notion selon laquelle la vie avec un handicap est optionnelle ou négociable.

Les pétitionnaires exhortent le gouvernement du Canada à protéger tous les Canadiens dont la mort naturelle n'est pas raisonnablement prévisible en interdisant l'aide médicale à mourir pour les personnes qui ont un pronostic de mort naturelle de plus de six mois.

LES SOINS DE SANTÉ

Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Madame la Présidente, je suis honorée de prendre aujourd'hui la parole par vidéo-conférence afin de présenter une pétition sur un sujet qui préoccupe profondément les citoyens de Saanich—Gulf Islands et qui, j'ose-rais dire, préoccupe également tous les députés. Les pétitionnaires signalent à la Chambre qu'à l'heure actuelle, près de 5 millions de

Canadiens n'ont pas de médecin de famille. Ils demandent à la Chambre de faire pression auprès du gouvernement et demandent au gouvernement de collaborer avec les provinces et les territoires afin de trouver une solution à la pénurie de médecins de famille qui continue de s'aggraver.

* * *

QUESTIONS TRANSFORMÉES EN ORDRES DE DÉPÔT DE DOCUMENTS

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, si les questions n^{os} 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472 et 473 pouvaient être transformées en ordres de dépôt de documents, les documents seraient déposés immédiatement sous forme électronique.

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

Des voix: D'accord.

L'hon. Kevin Lamoureux: Madame la Présidente, je demande que toutes les autres questions restent au Feuilleton.

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

Des voix: D'accord.

[Le texte des questions et des réponses est disponible sur le site Web des questions écrites.]

* * *

DEMANDES DE DOCUMENTS

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, je demande que toutes les motions portant production de documents soient reportées.

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

Des voix: D'accord.

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

LOI PORTANT MISE EN ŒUVRE DU PROTOCOLE D'ADHÉSION DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD À L'ACCORD DE PARTENARIAT TRANSPACIFIQUE GLOBAL ET PROGRESSISTE

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 28 octobre, de la motion portant que le projet de loi C-13, Loi portant mise en œuvre du Protocole d'adhésion du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord à l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

Yasir Naqvi (secrétaire parlementaire du ministre du Commerce international et du secrétaire d'État (Développement international), Lib.): Madame la Présidente, je suis reconnaissant d'avoir l'occasion de parler du projet de loi C-13.

Avant que je commence mes observations sur ce projet de loi très important, j'informe la Chambre que je partagerai mon temps de parole avec le député de Kings—Hants.

Nous avons discuté sérieusement à la Chambre, à un moment sans précédent de notre histoire depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, de la montée en force du protectionnisme dans l'ordre commercial international. Depuis 80 ou 85 ans, c'est-à-dire depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, nous nous sommes affairés à créer un système qui a mis en valeur le libre-échange entre les pays, en particulier les pays démocratiques et aux vues similaires, pour qu'il y ait moins de barrières entre les pays et que nos biens et services puissent circuler plus librement.

Beaucoup feraient valoir que ce n'est pas vraiment du libre-échange, mais plutôt un commerce libéralisé ou fondé sur des règles, autrement dit un système commercial reposant sur des règles. Quoi qu'il en soit, cette catégorisation est appropriée parce que, du point de vue des principes économiques, ce système a permis aux pays d'exploiter leur avantage concurrentiel.

Les pays qui sont doués pour produire un bien ou un service peuvent produire celui-ci en grandes quantités, puis l'échanger avec un autre pays qui possède peut-être un avantage naturel dans une autre catégorie de biens ou de services. C'est ainsi que nous avons pu faire croître collectivement nos économies, nous spécialiser dans des domaines où nous sommes doués, et créer des économies solides ainsi que des emplois bien rémunérés.

Ces ententes de libre-échange nous ont aussi permis d'établir des règles grâce auxquelles nous ne négocions pas isolément. Nous avons mis en place des règles sur la façon de faire des échanges et d'abaisser les droits de douane pour faciliter l'exportation et l'importation des marchandises, afin que celles-ci coûtent moins cher pour les consommateurs. Ces accords de libre-échange sont accompagnés de mécanismes de règlement des différends en cas de désaccord. Ainsi, les pays ont cessé de se faire la guerre pour régler ce genre de conflits, comme c'était le cas autrefois. Il y a maintenant des organes de règlement des différends qui peuvent intervenir légalement en fonction de ces accords.

Cependant, il convient de noter qu'au cours des deux dernières années, sous l'impulsion regrettable des États-Unis, nous avons observé un retour au protectionnisme. Il y a une tendance à imposer des tarifs douaniers, ce qui cause de graves difficultés. Nous le voyons au Canada dans le cas des travailleurs et des industries d'ici. Cette orientation est non seulement contre-productive, mais également préjudiciable à notre économie, ainsi qu'à celles de nos partenaires commerciaux, notamment les États-Unis.

Nous sommes donc confrontés à un choix crucial: soit nous optons pour l'adoption de politiques protectionnistes, imitant ainsi la démarche américaine en imposant des tarifs douaniers et en fermant nos frontières; soit nous poursuivons la libéralisation des échanges avec d'autres pays partageant les mêmes vues que le Canada, en nous tournant vers des marchés désireux de collaborer avec les entreprises canadiennes, dans le but de créer des emplois bien rémunérés au Canada.

Je suis d'avis que la seconde option doit être privilégiée. Nous devons maintenir le cap de la libéralisation, en établissant des relations et en concluant des accords avec divers pays. Ainsi, nous réduirons les barrières commerciales, diminuerons les tarifs douaniers et favoriserons l'expansion des activités des entreprises canadiennes, que ce soit par l'exportation de biens ou services ou par

Ordres émanant du gouvernement

l'attraction d'investissements au Canada pour soutenir leur croissance. C'est sur cette stratégie que nous devons concentrer nos efforts.

● (1600)

Je suis fermement convaincu que nous devons intensifier considérablement nos efforts dans ce domaine, tout en travaillant avec les États-Unis pour leur faire prendre conscience des bénéfices mutuels des accords historiques que nous avons conclus. Initialement, l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis, suivi de l'ALENA, l'Accord de libre-échange nord-américain, et enfin l'Accord Canada-États-Unis-Mexique.

En effet, environ 85 % de nos exportations de marchandises vers les États-Unis demeurent couvertes par l'Accord Canada-États-Unis-Mexique et sont exemptes de droits. Il est toutefois essentiel de continuer à garantir que les secteurs clés, tels que l'industrie automobile, le bois d'œuvre, l'acier et l'aluminium, bénéficient également pleinement de ce régime de libre-échange.

Parallèlement, il s'agit d'un moment décisif pour le Canada. Il nous fait comprendre qu'il faut diversifier nos échanges commerciaux et chercher à intensifier nos activités commerciales avec d'autres régions du monde. Les États-Unis ne peuvent plus être l'unique ou le principal marché sur lequel nous comptons. Une telle dépendance, comme l'expérience l'a démontré, peut avoir de graves répercussions sur nos entreprises et sur les collectivités que nous représentons collectivement dans cette enceinte.

Voilà pourquoi le gouvernement s'est fixé comme objectif de doubler nos exportations vers d'autres pays que les États-Unis au cours des dix prochaines années. Celles-ci atteindront près de 300 milliards de dollars dans d'autres régions du monde, et il faudra travailler fort pour y arriver. Nous devons collaborer avec d'autres pays dont les entreprises et la classe moyenne sont en pleine croissance, et créer des débouchés pour que nos entreprises puissent y faire des affaires.

Ce projet de loi constitue une étape très importante, car il met en place le protocole d'adhésion du Royaume-Uni à l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste, aussi appelé PTPGP. Cet accord, dont le Canada est l'un des membres fondateurs, regroupe 11 pays. En y ajoutant le Royaume-Uni, nous créons plus d'occasions pour nos entreprises de tirer parti de cette relation commerciale globale et d'avoir un accès préférentiel au marché du Royaume-Uni.

Comme nous le savons, le Royaume-Uni est très important pour le Canada à bien des égards, non seulement du point de vue historique, mais aussi pour nos entreprises qui veulent avoir accès à ce grand marché. Si on ajoute à cela notre accord avec l'Union européenne, l'Accord économique et commercial global, ou AECG, les entreprises canadiennes auront une occasion en or de faire des affaires et de vendre leurs produits sur ces marchés. C'est pourquoi je crois fermement que nous devons adopter ce projet de loi pour que le Royaume-Uni puisse se joindre à l'accord transpacifique.

Ordres émanant du gouvernement

Toutefois, notre travail ne s'arrête pas là. Nous négocions aussi avec les pays de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, l'ANASE. Ces négociations devraient aboutir d'ici l'année prochaine. Je suis allé en Malaisie au nom du gouvernement pour négocier avec les pays de l'ANASE afin de conclure cet accord au début de 2026. Nous avons repris les discussions avec les pays du Marché commun du cône sud, MERCOSUR, un marché extrêmement important. Nous avons également entamé des négociations commerciales avec la Thaïlande, les Philippines et l'Inde afin d'accéder à leurs marchés. Nous venons aussi d'achever des négociations avec l'Indonésie et l'Équateur.

Nous travaillons très fort pour diversifier nos échanges commerciaux et créer plus de débouchés pour les entreprises canadiennes qui veulent faire des affaires dans d'autres régions du monde. Je suis convaincu que cela donnera un coup de pouce à notre économie. Le projet de loi C-13 est un grand pas dans cette direction. C'est pourquoi j'exhorte tous mes collègues à l'appuyer. Si le Royaume-Uni peut se joindre à l'accord transpacifique, les entreprises canadiennes pourront mener plus d'activités commerciales au Royaume-Uni et dans d'autres États parties à l'accord.

• (1605)

Jacob Mantle (York—Durham, PCC): Madame la Présidente, même si un accord avec le Royaume-Uni, c'est forcément mieux que pas d'accord du tout, disons bien franchement que si nous nous trouvons dans cette situation, c'est parce que les libéraux n'ont pas su maintenir l'accord plus avantageux que nous avons déjà, à savoir l'Accord économique et commercial global, ou AECG, que le gouvernement Harper avait négocié avec l'Union européenne et qu'on avait tenté de maintenir avec le Royaume-Uni. L'AECG est un accord qui libéralise beaucoup plus les échanges. Il offre un meilleur accès aux marchés pour les marchandises et les services canadiens. Il prévoit davantage de mesures de protection pour les travailleurs au Canada et dans l'Union européenne, et on aurait pu également obtenir de telles dispositions auprès du Royaume-Uni.

Pourquoi ne pouvait-on pas conserver l'accord plus avantageux que nous avons déjà?

Yasir Naqvi: Madame la Présidente, c'est un plaisir de siéger avec le député au Comité permanent du commerce international.

Pour ce qui est d'étendre l'application de l'AECG au Royaume-Uni, je pense que le député sait fort bien que le Brexit et les circonstances politiques connexes ont entraîné toutes sortes de complications. Il a raison de dire que l'AECG est un très bon accord, et je suis heureux que le gouvernement du Canada l'ait conclu. Malheureusement, cet accord n'a toujours pas été ratifié par tous les États membres. Je crois que l'Irlande a pris un engagement en ce sens récemment, et nous travaillons très fort pour que les neuf pays de l'Union européenne qui ne l'ont pas encore fait ratifient également l'accord afin qu'il soit pleinement mis en œuvre.

Ce projet de loi est un très grand pas vers l'adhésion du Royaume-Uni à l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste, car il sera extrêmement avantageux pour les entreprises canadiennes.

• (1610)

[Français]

Simon-Pierre Savard-Tremblay (Saint-Hyacinthe—Bagot—Acton, BQ): Madame la Présidente, je voudrais poser une question à mon collègue d'en face. Nonobstant sur le fond, nous avons déjà dit que nous étions en faveur de cet accord, malgré certains détails

que nous pourrions étudier ensemble en comité. J'espère qu'il votera avec moi contre certains aspects qui sont plus litigieux, mais nous sommes en faveur de l'accord en tant que tel.

Que pense-t-il du fait que le gouvernement n'a pas respecté sa propre politique sur le nombre minimal de jours entre l'annonce d'un accord et le moment où cela est présenté sous forme de loi devant ce Parlement?

[Traduction]

Yasir Naqvi: Madame la Présidente, ce projet de loi est important. Comme je l'ai indiqué, le premier ministre s'est engagé auprès du premier ministre britannique à faire avancer l'adhésion de son pays à cet accord. Nous sommes convaincus qu'il est dans l'intérêt de toutes les entreprises canadiennes, qu'elles soient situées au Québec ou dans d'autres régions du pays, que ce projet de loi soit adopté et que, du point de vue du Canada, le Royaume-Uni adhère au Partenariat transpacifique global et progressiste et soit partie à cet accord. Voilà pourquoi nous faisons avancer ce projet de loi.

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, je me demande si mon collègue et ami pourrait nous faire part de ses réflexions sur le discours que le premier ministre a prononcé pendant la campagne électorale à propos de l'élargissement des débouchés commerciaux par-delà la frontière canado-américaine.

Le projet de loi est une mesure législative de fond qui aborde cet enjeu. Il est essentiel de comprendre que lorsque nous parlons de donner la priorité au Canada, de bâtir un Canada fort et de faire du Canada le pays le plus fort du G7, cela signifie que nous devons doubler nos exportations au cours des prochaines années. C'est un enjeu crucial pour nous tous.

Je me demande si mon collègue pourrait nous faire part de ses réflexions sur cet enjeu dans son ensemble.

Yasir Naqvi: Madame la Présidente, mon collègue soulève un point très pertinent: ce n'est pas seulement en en parlant que cela se réalisera.

Il suffit de regarder tout le travail accompli par le gouvernement depuis les élections. Nous avons fait avancer l'adhésion du Royaume-Uni au Partenariat transpacifique global et progressiste, nous avons conclu les négociations avec l'Indonésie et l'Équateur, nous avons repris les négociations avec les pays de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est et du Mercosur, nous avons entamé des négociations avec la Thaïlande, les Philippines et l'Inde, et nous avons conclu un accord avec les Émirats arabes unis concernant un protocole de protection des investissements. Je pourrais en nommer encore quelques autres.

Tous ces travaux sont menés en parallèle afin que nous puissions réellement mettre en œuvre la stratégie de diversification commerciale dont nous avons tant besoin pour réduire notre dépendance envers les États-Unis et offrir davantage de possibilités aux entreprises canadiennes de créer des emplois bien rémunérés pour les Canadiens, ici même, chez nous.

Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD): Madame la Présidente, nous voyons comment ces accords commerciaux ont fonctionné, et nous voulons nous assurer que nous avons des accords commerciaux qui soutiennent les travailleurs. Nous voyons actuellement les grandes compagnies pétrolières, les grandes banques et les grands épiciers enregistrer des bénéfices records, tandis que les gens sont pressés comme des citrons à la caisse et à la pompe lorsqu'ils essaient de couvrir leurs dépenses.

Les Britanniques imposent une taxe sur les bénéfices exceptionnels des compagnies pétrolières et gazières, dont la cupidité est sans limite. Le gouvernement libéral va-t-il enfin s'attaquer à la cupidité effrénée des entreprises et instaurer une taxe sur les bénéfices exceptionnels, comme l'a fait la Grande-Bretagne?

Yasir Naqvi: Madame la Présidente, la plupart de nos accords commerciaux profitent aux petites et moyennes entreprises. Si l'on prend l'exemple du Service des délégués commerciaux, 75 % des entreprises qu'il soutient sont des PME.

Ce type d'accords aident nos entreprises et facilitent la création d'emplois bien rémunérés à l'échelle locale.

L'hon. Kody Blois (secrétaire parlementaire du premier ministre, Lib.) Monsieur le Président, c'est un privilège de prendre la parole aujourd'hui au sujet du projet de loi C-13, qui vise l'adhésion du Royaume-Uni à l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste. Le sigle PTPGP est celui que nous utilisons, et il s'agit d'un projet de loi relativement simple. À l'origine, 11 pays ont adhéré au PTPGP. Le Canada est l'un des membres fondateurs de ce partenariat, avec l'Australie, le Chili, le Mexique, Singapour, le Brunéi, le Japon, la Nouvelle-Zélande, le Vietnam, la Malaisie et le Pérou; le Royaume-Uni serait le premier pays non fondateur à adhérer au PTPGP.

Je pense qu'il importe de toute évidence que la Chambre parle de la relation entre le Canada et le Royaume-Uni et des relations plus étroites que nous cherchons à établir avec les pays de la région indo-pacifique et avec des économies en croissance où nous pourrions exporter les biens et les services dont le monde a besoin. Il devrait incomber à tous les députés de la Chambre, oui, d'examiner à fond la mesure législative que nous avons devant nous, mais aussi de ne pas prendre trop de temps pour le faire, ce qui ralentirait le processus d'adoption, car en fin de compte, quand nous pensons à nos alliés et partenaires actuels, l'une de nos relations les plus établies est celle que nous entretenons avec le Royaume-Uni.

J'aimerais utiliser mon temps aujourd'hui pour parler un peu du contexte du PTPGP et aussi de certains enjeux et possibilités d'ordre commercial qui concernent le Canada et le Royaume-Uni. Ensuite, j'aimerais présenter brièvement un point de vue local à titre de député fédéral de Kings—Hants. Je veux aussi aborder les enjeux et possibilités dont les deux gouvernements, à Londres ou ici à Ottawa, peuvent se servir, selon moi, pour continuer à renforcer ce formidable partenariat qui a existé entre le Canada et le Parlement britannique et, en fin de compte, notre monarchie constitutionnelle par l'intermédiaire du Royaume-Uni.

• (1615)

[Français]

Un emploi sur cinq au Canada dépend du libre-échange. L'importance du libre-échange et de nos partenariats dans le monde est donc absolument cruciale. C'est la raison pour laquelle le premier ministre est si actif avec nos ministres pour créer des relations so-

Ordres émanant du gouvernement

lides et concrètes dans le monde et pour s'assurer que, quand les gens se lèvent le matin dans les autres pays, ils pensent au Canada.

[Traduction]

Il est facile de penser que les gens se réveillent peut-être le matin et qu'ils songent au Canada. Nous devrions être très fiers. En tant que membre du G7, le Canada possède ce que le monde désire. Nous apportons notre contribution sur la scène mondiale, mais le monde est énorme. Le travail que le gouvernement accomplit fait en sorte que les pays considèrent de plus en plus le Canada comme un partenaire commercial fiable. Tel est le travail qui s'accomplit maintenant.

[Français]

Nous avons comme but de doubler nos exportations à l'extérieur du marché des États-Unis. Bien sûr, le marché américain est crucial pour notre économie, puisque ce sont 75 % de nos biens et services qui sont exportés aux États-Unis. Néanmoins, il est nécessaire de créer de la résilience économique. Nous devons donc trouver d'autres marchés internationaux pour la résilience de notre secteur manufacturier et de notre économie en général.

[Traduction]

Le Royaume-Uni est notre troisième plus grand partenaire commercial. Le gouvernement s'emploie activement à repérer des façons d'accroître et de resserrer ces liens commerciaux. Lors de la première série de discours, j'ai entendu une question de l'opposition laissant entendre qu'il n'y avait pas d'accord bilatéral entre le Canada et le Royaume-Uni. Je tiens à rassurer l'honorable député. Nous avons bel et bien un accord bilatéral. Il découle du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne. Il me semble essentiel de le dire, et ce député aura maintes occasions de poser des questions. S'il se pense un expert dans cette enceinte, il est invité à soumettre ces questions. J'attendrai celles-ci avec impatience.

Au Canada, 99 % des échanges commerciaux avec le Royaume-Uni sont exempts de droits de douane. Certains points de friction persistent, et même s'ils sont petits, je crois qu'ils ont de l'importance. Je représente une circonscription rurale et agricole. J'ai eu l'occasion de m'entretenir avec Son Excellence Rob Tinline, le haut-commissaire du Royaume-Uni au Canada, au sujet de certains problèmes d'accès au marché pour les produits de bœuf.

Deux défis majeurs entravent l'exportation du bœuf canadien vers le Royaume-Uni. C'est également un problème avec l'Union européenne. Je sais que notre gouvernement s'efforce de trouver une solution pour progresser sur ce dossier. Le premier obstacle concerne l'utilisation d'hormones dans le bœuf, pratique qui relève d'une norme industrielle en Amérique du Nord. Objectivement, cet aspect constitue probablement la difficulté la plus ardue à surmonter. Le second problème concerne le lavage des carcasses, pour lequel il existe également une norme nord-américaine de rinçage ou de lavage. Précisons qu'il n'existe aucune raison valable pour que le Royaume-Uni ou l'Union européenne n'accueillent pas favorablement et n'introduisent pas le bœuf canadien de première qualité sur leurs marchés.

Ordres émanant du gouvernement

Nous avons ouvert nos marchés et offert des possibilités d'importation du bœuf britannique au Canada, soutenant sans réserve nos amis et agriculteurs d'outre-Atlantique. Il serait légitime qu'ils ouvrent leurs marchés en retour. Je sais que le premier ministre a eu l'occasion d'aborder ce sujet avec le premier ministre Starmer. Bien que ce point puisse sembler minime, il revêt une importance capitale dans ce contexte global. Nous devons envisager la relation dans son ensemble, mais ces points de friction doivent, selon nous, être éliminés afin de permettre une avancée concrète.

Pour moi, c'est personnel. Je porte aujourd'hui une cravate ornée du motif tartan de la vallée d'Annapolis, symbole des racines britanniques de ma famille. Le premier Blois à s'établir en Amérique du Nord se prénomait Abraham. Il servait dans le 84^e Régiment des Highlanders. Lui et son épouse, Sarah, se sont installés après la guerre et ont reçu une concession de terres dans la vallée de Kennetcook. Blois n'est pas un patronyme très répandu au Canada, mais la majorité des personnes qui le portent sont originaires des Maritimes, plus précisément de la charmante localité de Gore, en Nouvelle-Écosse. Mon épouse a la double nationalité britannique et canadienne, et elle a de la famille en Écosse.

Quand je pense aux moyens de transcender les relations commerciales et de resserrer les liens interpersonnels existants, je vois la possibilité pour nos deux gouvernements d'examiner la question de la mobilité de la main-d'œuvre. Nous disposons d'une main-d'œuvre qualifiée des deux côtés de l'Atlantique. Si des travailleurs britanniques souhaitent travailler dans des entreprises canadiennes, nous devrions trouver des moyens dans nos programmes d'immigration de faciliter leur venue. Réciproquement, beaucoup de Canadiens qui ont des attaches au Royaume-Uni pourraient y apporter leur contribution pendant une courte période ou souhaiter peut-être y séjourner. Comment pouvons-nous favoriser une plus grande mobilité de la main-d'œuvre? Je pense qu'il s'agit d'une question intéressante et qu'il serait bon d'examiner la réglementation financière et les services professionnels.

Bien entendu, le Canada a deux langues officielles.

• (1620)

[Français]

Pour les personnes anglophones au Canada, il est particulièrement facile d'accéder au marché du travail au Royaume-Uni. On peut aisément y pratiquer le droit, la comptabilité ou d'autres professions très similaires.

[Traduction]

Il existe de nombreuses similitudes en matière de réglementation et d'harmonisation des professions. Nous pouvons aller plus loin à ce propos.

Le point suivant concerne l'harmonisation de la réglementation. Lorsque j'ai exercé, brièvement, les fonctions de ministre de l'Agriculture dans le premier Cabinet du premier ministre, une de nos pistes de réflexion — et je sais que l'actuel ministre de l'Agriculture est aussi de cet avis — était de pouvoir collaborer avec d'autres pays de confiance. Quand nous pensons au Royaume-Uni et à ses processus réglementaires, et malgré ce que j'ai dit au sujet du bœuf et mes réserves concernant le lavage des carcasses, nous savons qu'une rigueur scientifique sous-tend ses processus réglementaires et ses approbations. À titre d'exemple, si un vaccin pour moutons est approuvé au Royaume-Uni, je suis convaincu qu'il devrait être facilement accessible aux éleveurs de moutons canadiens.

Nous pouvons beaucoup faire sur ces types de mesures réglementaires relatives aux produits phytosanitaires, aux vaccins et aux aliments pour animaux, ainsi qu'aux outils destinés à nos agriculteurs. C'est un domaine que nous pouvons, selon moi, approfondir. Ces éléments ne figurent évidemment pas dans le projet de loi C-13 — et ils n'ont pas à y figurer —, mais, lorsque nous envisageons d'approfondir ce partenariat, ils mériteraient de faire partie de la conversation, à mon avis.

Il y a aussi la recherche entre les organismes comme Agriculture et Agroalimentaire Canada, l'Agence canadienne d'inspection des aliments et d'autres. Nous pouvons en faire beaucoup. Je sais qu'il existe des partenariats, mais ils peuvent être améliorés, surtout dans les circonstances actuelles.

En ce qui concerne le tourisme, beaucoup d'entre nous pensent au Royaume-Uni. Je crois que nous devons veiller à ce que les Britanniques pensent au Canada, en particulier au Canada atlantique.

Je souhaite conclure sur une brève information à l'intention des députés: à la fin de la Seconde Guerre mondiale, toutes les pommes vendues à Londres provenaient de la vallée d'Annapolis. C'est une source de fierté. Nous pensons qu'il est possible d'exporter davantage de produits au Royaume-Uni, qu'il s'agisse de granules de bois, de pommes ou de produits agricoles.

Je vois que mon temps de parole est écoulé. Je serai heureux de répondre aux questions de mes collègues.

Tamara Kronis (Nanaimo—Ladysmith, PCC): Madame la Présidente, je tiens à féliciter le député d'avoir vraiment fait des liens avec sa circonscription dans son discours.

Je voudrais interroger le député au sujet des contingents liés au pays d'origine, qui ont expiré il y a 18 mois. Je vais lui donner l'exemple de Canada Goose, qu'il connaît bien, je crois. Il s'agit d'une entreprise canadienne qui a généré 75 millions de dollars de revenus au Royaume-Uni, mais qui a payé 10 millions de dollars de droits de douane l'année dernière, et ce chiffre devrait passer à 15 millions de dollars cette année, ce qui, bien sûr, représente un fardeau important pour cette entreprise.

Les choses auraient pu se dérouler autrement, et je me demande ce que le député compte faire à ce sujet.

• (1625)

L'hon. Kody Blois: Madame la Présidente, je ne suis pas trop fier de devoir dire à la Chambre que je n'étais pas au courant de cette situation particulière. La députée connaît manifestement très bien ce dossier, qui concerne Canada Goose, si j'ai bien compris.

Comme je l'ai mentionné dans mon discours, 99 % des échanges commerciaux entre le Canada et le Royaume-Uni sont exempts de droits de douane, et tout dépend du lieu d'origine des produits et des marques de commerce. Si la députée souhaite me rencontrer après la séance pour en discuter, je me ferai un plaisir de transmettre le message au ministre du Commerce international et aux autorités compétentes afin que nous puissions examiner cette question et voir ce que nous pouvons faire pour aider cette grande entreprise canadienne.

Ordres émanant du gouvernement

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, je suis content qu'on pose la question. Le siège de Canada Goose se situe dans Winnipeg-Nord. L'entreprise jouit d'un rayonnement exceptionnel et elle emploie des centaines de personnes. Je garantis à mon collègue et à la députée qui a posé la question que le gouvernement prend le dossier très au sérieux. Nous nous affairons à régler toutes sortes de problèmes qui subsistent et qui empêchent l'exportation de merveilleux produits d'exception et de qualité supérieure fabriqués au Canada.

Compte tenu de l'importance du dossier du commerce international en général et de l'utilité d'envoyer un message très positif en tant qu'assemblée pour dire que le projet de loi mérite notre appui, il n'y a absolument aucune raison de laisser le débat s'éterniser. Ce n'est d'ailleurs pas la première fois que nous débattons de ce projet de loi.

Je me demande si le député reconnaît que l'adoption d'une mesure législative de fond comme celle-ci envoie un message positif à nos partenaires commerciaux, puisqu'elle témoigne de la volonté du Canada à non seulement boucler des accords commerciaux, mais aussi les mettre en œuvre où c'est possible.

L'hon. Kody Blois: Madame la Présidente, je suis d'accord pour dire que, comme je l'ai mentionné, le Royaume-Uni est parmi nos amis et nos alliés les plus proches. C'est un signal clair. Nous ne voulons pas parler de ce projet de loi au beau milieu de 2026. La Chambre des communes devrait en débattre, le renvoyer le plus tôt possible au comité et, à terme, au Sénat.

Je profite de cette occasion pour également dire que ce n'est pas le seul projet de loi dont la Chambre est saisie. Nous étudions un important projet de loi de réforme du système de justice pénale et de nombreux projets de loi qui sont importants pour les gens de nos collectivités et la sécurité publique. Puisque j'entends les questions des députés d'en face, je dois présumer que nous devons faire quelque chose pour lutter contre la violence dans les collectivités en procédant à une réforme du système de justice pénale. Nous devons adopter toutes ces mesures législatives avant Noël. Il n'y a aucune bonne raison de ne pas renvoyer ce projet de loi au comité et qu'on nous le renvoi ensuite.

J'inviterais mes collègues conservateurs et tous les députés de l'opposition à terminer notre liste de choses à faire avant Noël, et pas seulement le projet de loi C-13, et à montrer ainsi aux Canadiens que nous faisons notre travail.

Fraser Tolmie (Moose Jaw—Lake Centre—Lanigan, PCC): Madame la Présidente, j'apprécie mon collègue, pour lequel j'ai beaucoup de respect. J'aime sa sélection de cravates. Nous avons des origines en commun, ce qui me permet de faire un lien avec la discussion que nous avons sur le commerce avec le Royaume-Uni.

Je sais que l'un des dossiers précédents du député, qui lui tient particulièrement à cœur, est l'agriculture. J'aimerais connaître son opinion sur le déséquilibre commercial entre le Canada et le Royaume-Uni en ce qui concerne les exportations de bœuf et de porc. Nous avons entendu dire que les importations se sont élevées à 30 millions de dollars au cours du premier semestre de cette année. Or, l'année dernière, les exportations canadiennes n'ont atteint que 25 000 \$. J'aimerais connaître son opinion là-dessus.

L'hon. Kody Blois: Madame la Présidente, je retourne le compliment au député pour son magnifique gilet. Nous aimons bien les tartans. Je sais qu'il a également des racines au Royaume-Uni.

J'ai brièvement mentionné dans mon discours le déséquilibre commercial du bœuf. Le député a raison; j'aurais dû inclure le porc dans mes remarques. Cette question mérite une attention soutenue de la part du gouvernement. Il est impératif que le Parlement avance avec le projet de loi sur l'adhésion du Royaume-Uni au Partenariat transpacifique global et progressiste afin de soutenir un ami et un allié. Cependant, nous devons simultanément maintenir la pression sur le Royaume-Uni pour garantir un accès équitable à son marché. Si le Canada importe des volumes considérables de bœuf et de porc britanniques, nos exportateurs n'ont pas le bénéfice de la réciprocité. Certes, la relation est largement positive, et nous ne devrions pas nous focaliser sur des problèmes isolés. Néanmoins, l'importance de ce dossier pour les éleveurs partout au pays, que ce soit en Nouvelle-Écosse ou en Saskatchewan, exige que nous continuions de défendre leurs intérêts.

Je sais que le ministre de l'Agriculture travaille à ce dossier. J'ai eu plusieurs conversations avec la ministre des Affaires étrangères. Je sais qu'elle et le premier ministre se sont engagés à cet égard et que des démarches sont en cours pour faire progresser ce dossier.

• (1630)

Tamara Kronis (Nanaimo—Ladysmith, PCC): Madame la Présidente, je partagerai mon temps de parole avec le député de Bow River.

Je prends aujourd'hui la parole au sujet du projet de loi C-13, Loi portant mise en œuvre du Protocole d'adhésion du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord à l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste. C'est peut-être un projet de loi technique rempli de listes tarifaires, de modifications législatives et de protocoles commerciaux, mais il représente quelque chose de profondément important: les partenariats que nous établissons entre pays.

Les conservateurs ont toujours cru au commerce libre et équitable entre les pays. Nous savons que des marchés ouverts, des règles claires et des partenaires fiables stimulent la prospérité. L'adhésion du Royaume-Uni à l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste renforcerait ce cadre fondé sur des règles et approfondirait nos échanges commerciaux avec un allié proche qui partage nos valeurs démocratiques, nos traditions juridiques et notre conviction que les activités commerciales créent des débouchés. Par conséquent, le projet de loi comporte effectivement certains aspects positifs.

Cependant, mon appui ne me réduit pas au silence. Même si cet accord se fait attendre depuis longtemps, la politique commerciale libérale est marquée par de grandes annonces, des résultats décevants et une volonté de satisfaire les gouvernements étrangers au détriment des gens et des entreprises d'ici. Bon nombre de mes collègues ont parlé plus directement de ces échecs libéraux, mais, aujourd'hui, je veux me concentrer sur une question qui touche plus de 2 800 personnes dans ma circonscription et des milliers d'autres au Canada, à savoir le gel des pensions des Canadiens britanniques.

Des voix: Oh, oh!

La vice-présidente adjointe (Alexandra Mendès): Peut-on faire preuve de respect à l'égard de la députée de Nanaimo—Ladysmith et la laisser prononcer son discours?

Des voix: Oh, oh!

La vice-présidente adjointe (Alexandra Mendès): À l'ordre. Aucun chahut ne sera toléré, point final.

Ordres émanant du gouvernement

La députée de Nanaimo—Ladysmith a la parole.

Tamara Kronis: Madame la Présidente, je ne doute pas que certains de mes collègues parleront plus directement des échecs libéraux et des problèmes du projet de loi, mais je veux aujourd'hui me concentrer sur une question qui touche plus de 2 800 personnes dans ma circonscription ainsi que des milliers d'autres Canadiens au Canada: le gel des pensions des Canadiens britanniques.

Depuis 75 ans, le Royaume-Uni refuse d'augmenter chaque année les pensions d'État des retraités britanniques qui vivent au Canada. Plus de 105 000 pensionnés sont déjà victimes de cette injustice, et des centaines de milliers d'autres Canadiens vont prendre leur retraite après avoir cotisé toute leur vie au régime national d'assurance du Royaume-Uni. Ils ont gagné leur pension.

Cependant, comme ils ont déménagé au Canada, un pays allié et membre du Commonwealth, leurs pensions sont gelées. Elles sont égales au tout premier montant versé. Dans certains cas, ce premier montant date de plusieurs dizaines d'années. Si ces mêmes retraités avaient déménagé aux États-Unis, en Israël ou aux Philippines, le gouvernement britannique leur accorderait une augmentation annuelle. Environ 60 % des retraités britanniques qui vivent à l'étranger obtiennent une augmentation annuelle, mais 40 % d'entre eux ne la reçoivent pas. C'est une loterie qui n'est pas fondée sur la contribution ou le besoin, mais sur la géographie, et les Canadiens sont inexplicablement perdants.

Le ministère du Travail et des pensions du Royaume-Uni admet que régler le problème des retraités britanniques au Canada ne coûterait qu'environ 13 millions de livres sterling, soit environ 24 millions de dollars, sur un budget total de 146 milliards de livres sterling. Ce n'est donc pas une question de coût, c'est une question de bonne volonté.

J'ai rencontré des pensionnés de 70 ans, de 80 ans et de 90 ans qui survivent sur des allocations établies dans les années 1970, 1980 et 1990. Le Canada honore ses obligations envers les pensionnés canadiens qui vivent au Royaume-Uni en indexant leurs pensions. Par conséquent, les contribuables canadiens subventionnent l'échec moral de l'un de nos plus anciens alliés.

Le monde a changé, notre commerce a certainement changé et nos vies ont changé. Toutefois, cette politique injuste ne change pas. Le Royaume-Uni demeure le seul pays de l'OCDE qui paie ses pensionnés différemment, selon l'endroit où ils se sont installés. C'est une politique discriminatoire et désuète, qui vient de l'ancien temps.

Au cours de la dernière décennie, des députés successifs de ma circonscription ont soulevé cette question, et la Chambre a adopté des motions en ce sens. Les gouvernements canadiens successifs ont invité le Royaume-Uni à rouvrir les discussions sur la question des pensions, mais le ministre britannique des Pensions a constamment refusé, ce qui semble être une tendance récurrente dans le cadre des négociations commerciales des libéraux.

Le Royaume-Uni a pourtant signé de nouveaux accords de réciprocité en matière de services sociaux avec l'Islande, la Norvège et le Liechtenstein, mais pas avec le Canada, un pays qui a fait preuve d'un soutien indéfectible pendant les conflits mondiaux, les missions de maintien de la paix et des générations de sacrifices partagés. Ce comportement est incompatible avec les attentes entre nations alliées.

C'est précisément dans ce contexte que le partenariat prend tout son sens. Si le Royaume-Uni souhaite tirer parti du Partenariat transpacifique global et progressiste, il doit agir en tant que partenaire loyal, en respectant les principes d'équité, de réciprocité et de dignité humaine. La situation actuelle est un véritable casse-tête, mais je me surprends à penser « Si seulement »... Si seulement nous avions un premier ministre qui possède des liens étroits avec le Royaume-Uni, quelqu'un qui possède une connaissance approfondie de l'économie, du secteur bancaire et des retraites... Minute! Le premier ministre est un ancien gouverneur de la Banque d'Angleterre, mais aussi celui qui a orchestré la lecture du discours du Trône de la présente législature par le Roi en personne, non?

Le premier ministre compte peut-être des rois parmi ses amis, mais il manque à ses devoirs envers les citoyens ordinaires. Il s'exprime avec éloquence sur le changement transformationnel, vantant les mérites des investissements générationnels et des réformes structurelles, mais s'il voulait vraiment apporter des changements, il commencerait par cette génération, celle des aînés qui ont édifié le pays qu'il a naguère servi et qui subissent aujourd'hui une politique injuste et obsolète. Si le premier ministre se soucie réellement des citoyens, s'il veut montrer que ses discours sur les valeurs et l'équité sont plus que de simples slogans, qu'il utilise ses relations pour résoudre ce problème, car il s'agit d'une question brûlante pour les retraités britanniques ayant choisi de vivre au Canada.

Le premier ministre doit comprendre que le leadership transformationnel ne se manifeste pas seulement à bord de jets privés, dans les halls d'hôtel ou dans les soirées mondaines anglaises. Il se manifeste lorsque nous défendons de vraies personnes qui sont laissées pour compte. J'exhorte le premier ministre à descendre de son piédestal pour voir ces personnes: les retraités britanniques de Nanaimo, de Ladysmith, de l'île de Vancouver et de l'ensemble du Canada, dont les revenus stagnent depuis 30 ans. Certains coupent leurs pilules en deux, d'autres sautent des repas. Tous méritent notre soutien. Ce sont eux qui ont bâti la démocratie qui nous permet aujourd'hui de débattre de ce projet de loi.

• (1635)

Si le premier ministre avait un bureau de circonscription pleinement opérationnel, il saurait que cette question touche aussi sa propre collectivité. S'il croit sincèrement en l'équité, qu'il décroche son téléphone. Qu'il appelle ses anciens collègues à Londres. Qu'il appelle le roi pour lui exposer la situation comme je l'ai fait, afin qu'elle soit de nouveau inscrite à l'ordre du jour. Il devrait rechercher la justice et obtenir un accord.

La Canadian Alliance of British Pensioners s'attache sans relâche à sensibiliser le public à ce dossier. Les retraités ne demandent pas de nouvelles dépenses au Canada; ils demandent à leur gouvernement de négocier avec le Royaume-Uni pour obtenir justice.

L'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste repose sur le commerce fondé sur des règles et les avantages mutuels. Qu'il montre maintenant qu'il repose aussi sur l'équité, la réciprocité et la responsabilité morale.

Je conclurai sur ce point: les 2 845 personnes dont les pensions sont gelées dans Nanaimo-Ladysmith, ainsi que les milliers d'autres dans l'île de Vancouver et le reste du Canada, ne sont pas oubliées. Leur gouvernement ne se bat peut-être pas toujours pour elles, mais aujourd'hui, je parle en leur nom et j'utilise cette tribune pour défendre leur cause. Elles ont travaillé dur, elles ont respecté les règles et elles méritent que justice leur soit rendue.

Le premier ministre a les relations et la tribune nécessaires et dispose d'immenses privilèges. Il devrait s'en servir et mettre cette question à l'avant-plan dans ses discussions avec le Royaume-Uni. Il devrait la soulever à chaque occasion qui se présente, car la justice ne se mesure pas par des modèles économiques ni lors de sommets mondiaux. Elle se mesure dans la vie de vraies personnes, en l'occurrence les milliers de Canadiens qui sont également des retraités britanniques, qui ont choisi le Canada comme terre d'accueil, contre leurs propres intérêts financiers, et qui méritent notre soutien pour remédier à cette injustice.

● (1640)

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, les attentes du premier ministre sont en fait assez grandes. Dès le départ, le premier ministre a pris des mesures stratégiques importantes, que ce soit en accordant des allègements fiscaux, en travaillant à bâtir une économie canadienne unifiée ou en recherchant des débouchés commerciaux au-delà de la frontière canado-américaine. Beaucoup de choses se sont passées au cours des quelques mois qui se sont écoulés depuis qu'il est devenu premier ministre.

Laisser entendre que le premier ministre ne se soucie pas des retraités n'aide en rien à la situation, à mon avis. Je pose la question suivante à la députée d'en face: a-t-elle écrit ou fait quoi que ce soit pour montrer au gouvernement que cette question la préoccupe, en traversant de ce côté-ci pour discuter de la question avec le premier ministre, ou a-t-elle écrit ou parlé à d'autres ministres?

Ce serait formidable si la députée pouvait répondre à cette question, mais la vraie question que je lui pose est la suivante: pouvons-nous nous attendre à ce que les conservateurs fassent preuve d'un peu de bonne foi en reconnaissant la valeur des échanges commerciaux pour le Canada et de la création de débouchés commerciaux, et en permettant l'adoption du projet de loi avant la fin de l'année?

Tamara Kronis: Madame la Présidente, pour ce qui est de savoir si oui ou non le premier ministre est au courant de cette question particulière, je dirai que, s'il lit ses courriels, il saurait que les pensionnés britanniques étaient en fait ici il y a quelques semaines. Ils ont passé une journée sur la Colline. Ils ont présenté des exposés détaillés sur la question, et tous les députés, y compris le premier ministre, ont été invités à aller discuter avec eux. Si le premier ministre a jugé qu'il avait mieux à faire que de s'y présenter, alors je crois que cela répond à la question du député.

Quant à l'importance que les conservateurs accordent au commerce, nous l'avons fait valoir à maintes reprises lors des élections. Nous avons négocié de nombreux accords de libre-échange, et nous croyons de toute évidence au libre-échange et au commerce équitable. Nous sommes convaincus que, si les Canadiens nous avaient donné l'occasion de le faire, comme l'ancien premier ministre Harper, qui a négocié un accord sur le bois d'œuvre dans les 80 premiers jours de son mandat de premier ministre, nous aurions obtenu de bien meilleurs résultats que le gouvernement libéral depuis qu'il a été élu.

[Français]

Simon-Pierre Savard-Tremblay (Saint-Hyacinthe—Bagot—Acton, BQ): Madame la Présidente, j'aimerais poser une question à ma collègue, car son intervention me permet de faire une belle transition. Elle vient de parler des négociations qui avaient eu lieu sous le gouvernement du premier ministre Harper. Or, ce gouvernement avait aussi adopté une politique concernant la présentation et le dé-

Ordres émanant du gouvernement

pôt des accords et des traités devant le Parlement. Présentement, cette politique n'est pas respectée, puisque le gouvernement a présenté le projet de loi dans un nombre de jours inférieur à celui prévu par cette politique. Or, c'est une politique qui vise à nous permettre de faire davantage notre travail.

Qu'est-ce que la députée pense du non-respect par le gouvernement de la politique en vigueur, qui est encore disponible sur le site officiel du gouvernement du Canada? Ne croit-elle pas justement qu'une politique ne suffit pas et que cela prend une loi comme celle que propose le Bloc québécois dans le projet de loi C-228?

[Traduction]

Tamara Kronis: Madame la Présidente, j'aimerais pouvoir parler couramment le français pour répondre au député, mais je n'y suis pas encore. J'y travaille.

Je suis une nouvelle députée à la Chambre, et je suis profondément étonnée de constater à quel point le Cabinet du premier ministre et le gouvernement consultent si peu la Chambre lorsqu'il s'agit d'élaborer des lois et de prendre des décisions. J'aurais pensé que les appels des libéraux à la collaboration et leurs demandes nous priant d'adopter des projets de loi avant Noël et de travailler avec eux pour faire avancer leur programme législatif s'accompagneraient d'une véritable volonté de dialogue. Or, force est de constater que cela se produit rarement.

Il y a toutefois une exception qui m'a réjouie. Il y a quelques semaines, la députée de Terrebonne m'a abordée pour que j'appuie son projet de loi, sur lequel nous venons d'ailleurs de voter pour le renvoyer au comité. Quand le gouvernement nous invite à collaborer, nous avons quelque chose à offrir, et ce serait merveilleux si les libéraux se souciaient vraiment de nous écouter.

● (1645)

David Bexte (Bow River, PCC): Madame la Présidente, je prends la parole au sujet du projet de loi C-13 et de ses répercussions sur les éleveurs de bovins, en particulier dans ma circonscription, Bow River. Je tiens d'abord à souligner l'histoire et l'héritage des éleveurs du Sud de l'Alberta.

L'industrie bovine est depuis longtemps vitale pour la région. Depuis la fin des années 1800 et l'ère du pâturage libre, les troupeaux du Circle Ranch, du Bar U et de nombreuses autres exploitations paissent sur les vastes terres de Bow River. Des gens s'y sont établis et ont bâti leur existence dans ces prairies inhospitalières.

Comme l'écrit D. Larraine Andrews dans son livre, *Ranching Under the Arch*, au sujet de la vie au ranch: « En réalité, ce mode de vie était issu d'une hybridation singulière des cultures et des compétences de l'Ancien et du Nouveau Monde, fortement influencée par le savoir-faire des États-Unis, du Royaume-Uni et de l'Est du Canada. Savoir s'adapter était essentiel pour survivre dans un environnement pareil, aux confins du pays. »

Dans son récit remarquable sur le peuple et le territoire, qui permet au lecteur de comprendre le caractère particulier du Sud de l'Alberta, D. Larraine Andrews nous montre que le peuple est indissociable de la terre qu'il habite. Elle écrit: « Ils ont fait des pâturages leur patrie. Ils ont conservé et préservé la terre pour les générations futures, ce qui a permis la création d'un secteur de l'élevage dynamique et prospère qui reste un élément fondamental de l'histoire et de l'avenir de la province [et du pays]. »

Ordres émanant du gouvernement

Cette histoire est directement liée à ce dont je veux parler aujourd'hui, à savoir l'effet majeur que peut avoir une petite partie d'un accord commercial, à cause de son incidence sur le tissu culturel.

L'influence des éleveurs sur le Sud de l'Alberta se manifeste de bien des façons, par exemple dans le Calgary Stampede, créé en 1912 pour célébrer la fin de l'ère du pâturage libre, et dans la préservation de vastes étendues de prairies de fétuque indigène. Aujourd'hui, le ranch McIntyre, d'une superficie de 160 000 acres, fondé en 1894 dans le Sud-Est de l'Alberta, abrite toujours la plus grande étendue de prairies de fétuque d'Amérique du Nord. Ces éleveurs étaient de véritables gardiens de la terre et ils le sont toujours. Ils font naître leurs veaux dans les tempêtes de neige, réparent les clôtures de fil de fer barbelé et s'accrochent à l'espoir de voir le printemps arriver. Leur vie est faite de travail acharné, de longues journées et d'une détermination sans faille à s'assurer que la nourriture parvienne jusqu'à la table des Canadiens.

Une fois de plus, les agriculteurs canadiens sont laissés pour compte à cause de l'incompétence ou de la négligence du gouvernement libéral en matière commerciale. Le projet de loi C-13 est censé renforcer nos partenariats et développer le commerce grâce à l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste. Il ne fait aucun doute que c'est un bon accord. Il offre de réelles possibilités d'accroître l'empreinte commerciale du Canada, et les conservateurs appuient cette vision, mais sous le gouvernement libéral, ces possibilités sont gaspillées.

Les libéraux ont eu près d'une décennie pour éliminer les obstacles qui nuisent à nos agriculteurs et à nos producteurs, mais ils n'ont réalisé aucun progrès à cet égard. Ils se contentent de négliger la question. Examinons quelques données. Le Royaume-Uni a exporté pour plus de 16 millions de dollars de bœuf au Canada en 2023, pour plus de 42 millions de dollars de bœuf en 2024 et pour plus de 28 millions de dollars de bœuf pendant la première moitié de 2025 seulement. Pendant ce temps, les exportations canadiennes de bœuf vers le Royaume-Uni ont atteint un peu plus de 85 000 \$ en 2023, 25 000 \$ en 2024 et pas un seul dollar en 2025.

La situation est tout aussi déplorable du côté du porc. Les exportations britanniques de porc vers le Canada sont passées de 5,6 millions de dollars en 2023 à 9,1 millions de dollars en 2024, puis à 3,6 millions de dollars supplémentaires pendant la première moitié de 2025. Les exportations canadiennes de porc vers le Royaume-Uni étaient nulles en 2023 et s'élevaient à seulement 75 000 \$ en 2024 et à 122 700 \$ cette année. Ce n'est pas du tout du libre-échange; c'est du commerce à sens unique. Cette relation n'est pas avantageuse pour les deux parties; elle l'est pour une seule.

Aujourd'hui, les libéraux demandent au Parlement d'approuver l'adhésion du Royaume-Uni à l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste. Cependant, ils ne règlent aucun de ces problèmes et accordent aux Britanniques tout ce qu'ils veulent, alors que les agriculteurs canadiens n'obtiennent que très peu de choses en retour. Ce projet de loi n'est pas une négociation, c'est une capitulation.

L'Association canadienne des bovins a été on ne peut plus claire: il faut se débarrasser du désastreux Accord de continuité commerciale Canada—Royaume-Uni et retourner à la table de négociations, car à l'heure actuelle, il n'y a pas de continuité pour le bœuf canadien. L'accès au marché, ce n'est que pour les exportateurs britanniques.

● (1650)

Le Royaume-Uni continue de faire obstacle au bœuf canadien en invoquant l'interdiction d'utiliser des hormones que l'Organisation mondiale du commerce a invalidée il y a près de 30 ans. Il refuse de reconnaître le régime canadien d'inspection de la viande, qui est pourtant reconnu internationalement et considéré comme digne de confiance par des dizaines d'autres partenaires commerciaux. On a évoqué la question du lavage des carcasses. La norme canadienne est probablement beaucoup plus rigoureuse que celle du Royaume-Uni. Par ailleurs, c'est inexact de rejeter la faute sur les exigences de l'Union européenne, puisque le Royaume-Uni l'a quittée. C'est illogique.

Qu'ont fait les libéraux à ce sujet? Rien. Pas un seul kilogramme de bœuf canadien n'a été vendu au Royaume-Uni en 2025. Pourtant, le gouvernement parle de progrès. Ce n'est pas un progrès, c'est un échec. Les libéraux ont eu des années pour défendre les agriculteurs d'ici et éliminer les obstacles. Les problèmes et les irritants ne datent pas d'hier. Au lieu de chercher à obtenir des résultats, les libéraux ont préféré se prêter à des séances de photos. Ils ont laissé le Royaume-Uni se retirer des négociations, ils ont ignoré les avertissements clairs et nets des producteurs, et ils se précipitent maintenant pour approuver cet accord-ci d'office, sans rien obtenir en retour pour le secteur agricole canadien.

Les conservateurs croient au libre-échange. Nous y avons toujours cru, mais nous croyons également au commerce équitable, un commerce qui profite au Canada et ne lui nuit pas. Il ne s'agit pas seulement de droits de douane ou de paperasserie. Il est question du gagne-pain des agriculteurs et des éleveurs qui travaillent dur pour nourrir ce pays et le monde entier. Lorsque les expéditions sont bloquées et qu'on perd l'accès à des marchés, cela se traduit par une baisse des revenus, une diminution des emplois et une incertitude accrue pour les communautés rurales. C'est particulièrement révoltant de voir que ces barrières non tarifaires reposent sur des excuses aussi bidon.

C'est la différence entre maintenir à flot le ranch familial ou simplement fermer boutique. Je demande donc au gouvernement pourquoi il a permis l'importation sans restriction du bœuf britannique au Canada alors que les producteurs canadiens ne peuvent vendre un seul kilogramme au Royaume-Uni. Pourquoi le gouvernement tolère-t-il des barrières non tarifaires qui violent les règles commerciales fondées sur la science? Pourquoi avons-nous laissé le Royaume-Uni se retirer des négociations qui étaient censées protéger les intérêts canadiens? Le gouvernement a laissé tomber les agriculteurs canadiens dans le cadre de l'Accord économique et commercial global; il a laissé tomber les travailleurs forestiers dans le dossier du bois d'œuvre; il a laissé tomber notre secteur énergétique, et maintenant, il laisse tomber nos producteurs de bœuf et de porc dans le cadre de cet accord.

Les conservateurs ne resteront pas les bras croisés pendant que les habitants des régions rurales du Canada font les frais de la négligence des libéraux. Nous appuierons les accords commerciaux qui multiplient les débouchés, et non ceux qui récompensent le protectionnisme à l'étranger et qui nuisent à la production ici, au Canada.

Parlant d'équité, un autre groupe a été laissé pour compte par le gouvernement. Ma collègue en a déjà parlé. Plus de 100 000 retraités britanniques vivent au Canada. Ces aînés ont cotisé toute leur vie au régime, mais, comme le Royaume-Uni refuse d'indexer leurs pensions, même s'il indexe celles des retraités qui vivent aux États-Unis et ailleurs, leurs revenus diminuent chaque année à mesure que l'inflation augmente. Nous savons que l'inflation est un problème au Canada.

Compte tenu de l'étroite relation que le premier ministre entretient avec le premier ministre du Royaume-Uni, les députés auraient pu s'attendre à ce qu'il défende ces retraités. Or, il reste muet. Les conservateurs croient en un commerce international dynamique et fondé sur des principes qui permet de renforcer l'économie, de soutenir les agriculteurs et d'obtenir des résultats pour les Canadiens. Nous tiendrons le gouvernement responsable de ses échecs et nous défendrons les producteurs, les éleveurs et les travailleurs qui rendent le Canada concurrentiel sur la scène mondiale. Sous un gouvernement conservateur, le Canada ne se contentera pas de mauvaises ententes. Nous nous battons pour en conclure de meilleures.

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, les conservateurs semblent vouloir voter contre le projet de loi. Le député souhaite parler des agriculteurs et des éleveurs. J'ai vécu un très beau moment lorsque des entrepreneurs des Philippines sont venus au Canada pour participer au Stampede de Calgary. Le ministre de l'Agriculture s'était alors entretenu avec le propriétaire de Wildflower Restaurant, je crois. Il s'agit d'une chaîne de restaurants, aux Philippines, qui vendent maintenant du bœuf canadien parce qu'ils savent que le meilleur bœuf du monde est probablement produit en Alberta, ou peut-être plutôt au Manitoba — je ne vais pas laisser tomber les producteurs de ma province —, mais disons qu'il est produit en Alberta, puisque le député vient de cette province.

Je peux dire une chose: qu'il s'agisse du bœuf de l'Alberta ou des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, le ministre de l'Agriculture est l'un des meilleurs ambassadeurs des produits canadiens, et c'est ce qu'on peut constater pendant les pourparlers commerciaux qui ont lieu actuellement. Selon moi, le député n'a pas tout à fait raison de laisser entendre que le gouvernement ne fait pas bien la promotion des produits agricoles du Canada.

J'aimerais avoir quelques précisions: le député est-il en faveur de l'adoption du projet de loi?

• (1655)

David Bexte: Madame la Présidente, la vie parlementaire n'offre aucun plaisir aussi grand que les observations et les questions du député d'en face.

Le bœuf de l'Alberta — et du Canada en général — est reconnu de par le monde pour sa qualité. Il est recherché partout sur la planète parce que c'est le meilleur bœuf de la planète. Cela dit, je crois que le député a mal compris. Je ne parlais pas des Philippines et des partenaires que nous avons déjà au sein du Partenariat transpacifique. Je parlais du Royaume-Uni et de l'occasion qui est actuellement offerte au gouvernement de conclure un accord juste, égalitaire, équitable et réciproque avec les Britanniques. Le Royaume-Uni fait obstacle depuis très longtemps à la participation du Canada à son marché, toujours sous couvert d'arguments faciles et peu convaincants, mais le fait qu'il souhaite accéder au Partenariat

Ordres émanant du gouvernement

transpacifique est l'occasion idéale pour exercer juste assez de pression pour que le bœuf d'ici puisse pénétrer le marché britannique.

[Français]

Simon-Pierre Savard-Tremblay (Saint-Hyacinthe—Bagot—Acton, BQ): Madame la Présidente, je suis désolé, vous allez être tannée de m'entendre, mais je n'ai pas encore eu de réponse. J'ai posé la même question à deux députés de chaque côté de la Chambre. Je la repose à nouveau ici.

Que pense mon collègue du fait que le gouvernement n'a pas respecté la politique en vigueur, soit la politique publique adoptée sous le gouvernement Harper, sauf erreur, qui veut qu'il y ait un délai de 21 jours entre l'annonce d'un accord et sa présentation devant le Parlement?

Dans ce cas-ci, cela a pris 15 jours. Le gouvernement n'a donc pas respecté la politique en vigueur.

Est-ce que ça ne démontre pas que ça prendrait une loi plutôt qu'une simple politique?

[Traduction]

David Bexte: Madame la Présidente, j'ai fini par comprendre qu'il arrive très souvent aux députés de répéter et de répéter leurs questions, mais sans jamais obtenir de réponse.

Je m'excuse de ne pas avoir d'opinion tranchée. Je ne suis pas vraiment au courant de ce qui se faisait avant. Cela me semble raisonnable, mais je ne pourrais pas l'affirmer avec certitude.

Steven Bonk (Souris—Moose Mountain, PCC): Madame la Présidente, je suis moi-même éleveur de bovins en Saskatchewan, province où l'on élève probablement le meilleur bœuf au monde, que l'on exporte en Alberta aux fins d'alimentation et de transformation.

Le commerce est très, très important pour l'industrie canadienne du bœuf. Le cheptel bovin au Canada a atteint son niveau le plus bas depuis les années 1950 à cause des 10 années de politiques désastreuses du gouvernement libéral. Nous devons maintenant composer avec des droits de douane imposés par la Chine et par l'Inde.

Je voudrais demander à mon collègue, qui vient de prononcer un excellent discours, s'il peut parler de certaines des répercussions concrètes de la politique commerciale et de l'importance des politiques.

David Bexte: Madame la Présidente, je suis heureux de prendre la parole.

Comme je suis moi aussi producteur de bœuf, en Alberta, j'ai une opinion différente quant à l'origine du meilleur bœuf au monde. Il n'y a pas là matière à créer de la division au sein du caucus, mais c'est un sujet de discussion intéressant.

Les politiques sont importantes. C'est là où j'essayais d'en venir dans mon discours. Ce qui compte, ce sont les gens, leur vie et leur attachement à la terre, ainsi que le tissu qui compose notre pays. Quand une politique a des effets négatifs, même si c'est juste sur une petite partie de la population, il y a un effet d'entraînement.

Les politiques doivent être bien conçues. Elles doivent être réfléchies et équitables, et elles doivent être mises en œuvre. Nous avons besoin de résultats concrets.

Ordres émanant du gouvernement

● (1700)

Fraser Tolmie (Moose Jaw—Lake Centre—Lanigan, PCC): Madame la Présidente, je partagerai mon temps de parole avec la députée d'Algonquin—Renfrew—Pembroke.

Le sujet du projet de loi C-13 revêt une importance particulière pour moi. Mes parents, décédés l'an dernier, étaient tous deux originaires du Royaume-Uni, plus précisément d'Écosse. Ils auraient pu dire qu'il y avait un déséquilibre commercial lorsqu'ils se sont installés ici, mais ils m'ont toujours rappelé la chance que j'ai eue d'avoir été fabriqué dans ce pays exceptionnel qu'est le Canada — avec des pièces écossaises.

Je tiens à affirmer aujourd'hui que le Parti conservateur appuie le libre-échange, car le Canada est une nation commerçante. Pendant que l'actuel gouvernement se consacrait aux séances de photos et à l'étalage de leur vertu, huit de nos partenaires du PTPGP concluaient des affaires avec la sixième économie mondiale. Oui, j'ai bien dit PTPGP — un acronyme complexe, mais que j'ai prononcé correctement du premier coup, alors j'espère y parvenir tout au long de mon intervention. Ces pays commerçaient donc avec la sixième économie mondiale pendant que les entreprises canadiennes étaient laissées pour compte.

Comme j'ai étudié au King's College de Londres, au Royaume-Uni, je saisis parfaitement la profondeur des liens économiques et culturels qui unissent le Canada et le Royaume-Uni. Ce dernier n'est pas un partenaire commercial ordinaire. C'est l'un de nos alliés les plus anciens et les plus fiables, ce qui rend les maladroites du gouvernement actuel d'autant plus inexcusables.

Aujourd'hui, je vais exposer trois échecs majeurs: premièrement, le coût des débouchés économiques perdus en raison des retards occasionnés par les libéraux; deuxièmement, l'atteinte à la crédibilité internationale du Canada; et troisièmement, le schéma de négligence commerciale qui pénalise nos exportateurs, notamment ceux de ma circonscription de Moose Jaw—Lake Centre—Lanigan.

Les chiffres ne mentent pas. Le Royaume-Uni est la sixième économie mondiale et le premier pays européen à avoir adhéré au PTPGP. Huit nations commercent déjà selon les nouvelles conditions, tandis que le Canada temporise, et que nos exportateurs perdent leur avantage concurrentiel.

Cependant, une tendance encore plus préoccupante émerge. Dans le cadre de l'accord de continuité commerciale, le Royaume-Uni n'a pas agi de manière équitable envers nos producteurs de porc et de bœuf. Londres s'oppose au lavage des carcasses dans les abattoirs canadiens et à l'utilisation de stimulateurs de croissance dans la production bovine et porcine. Les statistiques commerciales révèlent l'incapacité du gouvernement libéral à défendre nos producteurs. La Grande-Bretagne a exporté pour plus de 40 millions de dollars de bœuf au Canada en 2024 et pour près de 30 millions de dollars au cours du premier semestre de 2025. En comparaison, le Canada n'a exporté que pour 25 000 \$ vers la Grande-Bretagne en 2024 et, à ce jour, n'a réalisé aucune exportation de bœuf en 2025. Pour ceux qui suivent attentivement, je répète: 25 000 \$ en 2024, ce qui est incroyable. Ce n'est pas un commerce équitable, mais une voie à sens unique qui favorise indûment les producteurs britanniques, tandis que nos agriculteurs et éleveurs se heurtent à des barrières non tarifaires conçues pour les exclure du marché.

Quand j'étais maire, j'ai appris que le développement économique passe par le travail, pas par les annonces. À Moose Jaw, nous nous sommes retroussé les manches pour attirer d'importants

investissements. Résultat: nous avons obtenu 1,3 milliard de dollars en six ans, et ce, en défendant les intérêts de notre ville et de nos entreprises, pas en organisant des séances de photos. Cette leçon, le gouvernement ne l'a pas encore apprise.

● (1705)

Le Royaume-Uni et le Canada n'ont pas que le roi en commun. Nous partageons aussi des valeurs, des institutions et des siècles de partenariat. De la crête de Vimy à l'Afghanistan, nous avons fait front commun. Cependant, dans le domaine du commerce, nous faisons attendre notre partenaire pendant que nous remettons de l'ordre dans notre fouillis bureaucratique.

Pendant mon séjour au King's College de Londres, j'ai été témoin de l'activité de la Grande-Bretagne dans les domaines de l'innovation, de l'entrepreneuriat et des affaires étrangères. La décision du Royaume-Uni d'adhérer à l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste, le PTPGP, s'inscrit parfaitement dans cette approche orientée vers l'avenir. Pendant ce temps, le Canada traîne les pieds comme s'il était en train de se demander si le commerce est bon pour l'économie.

Le Canada présidait le PTPGP en 2024, mais il n'a pas su le diriger. À la réunion de Vancouver, pendant que le Canada refusait de s'engager, d'autres célébraient. Vu la relation étroite qu'entretennent notre premier ministre et le premier ministre du Royaume-Uni, ils auraient pu défendre les intérêts des producteurs agricoles canadiens. Comment pouvons-nous faire la leçon sur les règles commerciales aux autres pays alors que nous ne pouvons même pas ratifier des accords en temps opportun avec nos plus proches alliés?

Le véritable leadership, c'est obtenir des résultats, pas seulement faire les manchettes. Quand j'étais maire, je ne coupais jamais les rubans avant l'achèvement des projets. Le gouvernement annonce tout et ne livre rien. Des questions difficiles attendent le ministre: Pourquoi les libéraux n'ont-ils pas obtenu d'avantages pour nos producteurs de bovins? Comment pouvons-nous empêcher que cette situation embarrassante ne se reproduise avec nos alliés?

Au niveau municipal, nous comprenions que les investisseurs ont des choix. Si nous n'agissions pas rapidement et avec professionnalisme, ils allaient ailleurs. C'est la même chose pour le commerce international. Nos partenaires n'attendront pas éternellement que le Canada s'organise.

Quand les conservateurs seront au pouvoir, ils ne se contenteront pas de parler de commerce; ils produiront des résultats. Nous rétablirons la réputation qu'avait le Canada d'être un partenaire fiable pour ses alliés comme le Royaume-Uni. Nous négocierons pour permettre un accès équitable aux marchés pour les produits canadiens et pour défendre nos industries et nos producteurs agricoles. Nous accorderons la priorité aux exportateurs canadiens, et nous n'oublierons pas que nos amis méritent mieux que des retards bureaucratiques.

Ayant connu l'excellence britannique dans le domaine de l'éducation et les exigences pratiques des dirigeants municipaux, je sais à quoi ressemble un véritable partenariat. Il repose sur la fiabilité, la compétence et le respect mutuel. Le gouvernement a oublié ces valeurs. Ce projet de loi aurait dû être adopté il y a des mois. Les retards des libéraux ont fait disparaître des emplois, terni notre réputation auprès d'un allié important et affaibli notre position dans la région qui connaît la croissance la plus rapide au monde.

Nous, les conservateurs, avons l'intention d'appuyer l'expansion des marchés commerciaux pour les produits canadiens. Les entreprises canadiennes et nos partenaires britanniques méritent des dirigeants qui agissent avec un sentiment d'urgence et non un gouvernement qui a toujours une journée de retard et un dollar de moins. Je devrais peut-être dire une livre de moins. Nous continuerons de souligner que le gouvernement est incapable de faire des gains pour le Canada, pour ses producteurs et pour ceux qui comptent sur le premier ministre pour qu'il tienne ses promesses.

Je serai très heureux de répondre à vos questions et je souhaite vivement poursuivre la discussion en ce qui concerne les retraités britanniques. Comme je l'ai mentionné au début de mon intervention, mes parents étaient tous les deux des immigrants. Ils sont venus dans ce pays pour commencer une nouvelle vie, mais ils ont également contribué à reconstruire la Grande-Bretagne après la Deuxième Guerre mondiale.

• (1710)

L'hon. Kody Blois (secrétaire parlementaire du premier ministre, Lib.): Madame la Présidente, je tiens à préciser à mon collègue que, comme je l'ai dit tout à l'heure au cours du débat à la Chambre, le premier ministre a soulevé la question auprès du premier ministre Starmer. Le gouvernement essaie de faire bouger les choses.

En tant que gouvernement, nous partageons les préoccupations du député, notamment en ce qui concerne le fait que le Royaume-Uni ne reconnaisse pas la norme nord-américaine sur le lavage des carcasses, mais pour ce qui est d'élargir l'accès au marché, nous n'en sommes pas restés là. Nous avons foi dans les éleveurs de bovins canadiens. C'est précisément pourquoi le ministre du Commerce international et le premier ministre ont réussi à obtenir un accès libre de droits de douane à l'Indonésie. De plus, le ministre de l'Agriculture fait de l'excellent travail afin d'élargir l'accès au Mexique pour le bœuf canadien.

Le député va-t-il au moins reconnaître que, même si nous convenons tous les deux qu'il y a encore du travail à faire dans le dossier du Royaume-Uni en ce qui concerne expressément le bœuf, l'accès au marché a été accordé et que le gouvernement crée des débouchés dans des pays à forte croissance, ce qui fera la différence pour les agriculteurs canadiens?

Fraser Tolmie: Madame la Présidente, je remercie le député de souligner une évidence, à savoir que le Canada est un partenaire commercial mondial. Toutefois, nos relations avec le Royaume-Uni ont été rompues, ce qui n'aurait pas dû être le cas. Le problème n'est pas nouveau. Il réside dans le fait que nous n'avons pas abordé la question des échanges commerciaux avec le Royaume-Uni il y a des années. Il ne s'agit donc pas de nouveaux débouchés, mais simplement de débouchés qu'il faut mettre à profit, ce qui aurait dû être fait il y a des années.

Frank Caputo (Kamloops—Thompson—Nicola, PCC): Madame la Présidente, c'est toujours un plaisir d'intervenir au nom des gens de Kamloops—Thompson—Nicola.

Je tiens à saluer George Marchese pour ses 40 ans chez Western Roofing, une institution à Kamloops. Il est un grand partisan des Blazers de Kamloops. Il apporte son aide aux scouts et au club de rugby de Kamloops. Je le remercie de son dévouement.

J'ai écouté le discours de mon collègue avec attention. Il a parlé des répercussions sur l'industrie bovine. Je me demande s'il vou-

drait donner davantage de détails sur ce qu'on lui a personnellement dit, sur le terrain, à ce sujet.

Fraser Tolmie: Madame la Présidente, je tiens à féliciter encore mon collègue pour l'adoption à la Chambre, aujourd'hui, de son projet de loi d'initiative parlementaire. C'est très touchant, et cela prouve que nous pouvons faire avancer les choses, que ce soit par nous-mêmes ou avec l'aide des députés d'en face.

Les producteurs d'ici sont très déçus. Ils ont l'impression d'être laissés de côté. Ils ont connu des difficultés au fil des ans et ils ont l'impression que le gouvernement libéral ne tient pas compte d'eux et les néglige, pas seulement dans le contexte de cette entente commerciale, mais depuis des années.

J'ai entendu tout à l'heure un député d'en face dire que les producteurs canadiens sont en mesure de vendre du porc aux Philippines. Voilà une excellente nouvelle, mais ce qu'il faut, c'est faire du commerce partout dans le monde. Le problème, c'est que nous importons du Royaume-Uni. Il faudrait plutôt exporter dans ce pays. Voilà l'orientation que nous devrions prendre.

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, je me demande si le député peut nous expliquer de quelles façons le Parti conservateur appuie le commerce. Le dernier accord commercial important est celui qui a été conclu avec l'Ukraine, et les conservateurs ont voté contre. En ce qui concerne le projet de loi dont nous sommes saisis, il semble que, comme pour d'autres mesures législatives, le Parti conservateur souhaite empêcher son adoption, ce qui est quelque peu troublant.

Le député dit qu'il faudrait plus de débouchés commerciaux. Premièrement, appuie-t-il le projet de loi? Deuxièmement, si c'est le cas, encouragera-t-il son chef et les grands penseurs conservateurs à permettre son adoption?

Fraser Tolmie: Madame la Présidente, j'aimerais d'abord aider mon collègue, parce qu'il semble désorienté. La Grande-Bretagne, c'est par là-bas et les Philippines, c'est de l'autre côté, ou c'est peut-être l'inverse... l'est et l'ouest.

Parlons de l'accord avec l'Ukraine. La taxe sur le carbone nous a mis en mauvaise posture, et maintenant les libéraux la retirent. On a voté contre l'accord, parce que les libéraux ne savent pas comment gérer le commerce. C'est ça, le problème. C'est pour ça qu'on en est là.

Les conservateurs défendront toujours les entreprises canadiennes et la mise en place d'accords commerciaux équitables. C'est ce que nous...

• (1715)

La vice-présidente adjointe (Alexandra Mendès): Le député de Tobique—Mactaquac invoque le Règlement.

* * *

RECOURS AU RÈGLEMENT

LES QUESTIONS N^{OS} 461 ET 470 INSCRITES AU FEUILLETON

Richard Bragdon (Tobique—Mactaquac, PCC): Madame la Présidente, je tiens à signaler que les réponses déposées aujourd'hui aux questions n^{OS} 461 et 470 inscrites au Feuilleton n'ont été signées par aucun ministre ni aucun secrétaire parlementaire. Elles ont plutôt été signées par le député de Laurier—Sainte-Marie, qui n'est plus membre du Cabinet et qui n'est pas non plus secrétaire parlementaire.

Ordres émanant du gouvernement

Pouvez-vous confirmer, madame la Présidente, qu'il n'est pas permis aux députés d'arrière-ban qui ne font plus partie du Cabinet de déposer des documents comme s'ils étaient encore ministres?

Puisque les réponses sont maintenant nulles et non avenues, madame la Présidente, pouvez-vous me dire si le gouvernement a respecté son obligation de déposer une réponse à ces questions dans un délai de 45 jours ou si l'affaire sera renvoyée au comité, comme l'exige le Règlement lorsque le gouvernement ne respecte pas le délai de 45 jours pour répondre aux questions inscrites au Feuilleton? J'ai aussi les documents qui étaient mes affirmations.

La vice-présidente adjointe (Alexandra Mendès): Je remercie le député d'avoir porté cette question à l'attention de la présidence. Nous allons l'examiner, puis revenir à la Chambre avec une réponse.

Nous reprenons le débat. La députée d'Algonquin—Renfrew—Pembroke a la parole.

* * *

LOI PORTANT MISE EN ŒUVRE DU PROTOCOLE D'ADHÉSION DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD À L'ACCORD DE PARTENARIAT TRANSPACIFIQUE GLOBAL ET PROGRESSISTE

La Chambre reprend l'étude de la motion portant que le projet de loi C-13, Loi portant mise en œuvre du Protocole d'adhésion du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord à l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

Cheryl Gallant (Algonquin—Renfrew—Pembroke, PCC): Madame la Présidente, je suis heureuse de prendre la parole au nom des vaillants exportateurs d'Algonquin—Renfrew—Pembroke au sujet du projet de loi C-13, qui porte sur l'adhésion du Royaume-Uni à l'accord commercial avec la région du Pacifique. Du côté des conservateurs, nous appuyons le libre-échange et ce projet de loi. Ce que nous n'appuyons pas, c'est l'incompétence des libéraux.

Le projet de loi à l'étude témoigne de la mauvaise gestion des libéraux. Il devrait servir de mise en garde et montrer aux Canadiens que les libéraux ne sont peut-être pas une équipe de négociation de premier ordre, comme ils le prétendent. Les libéraux ont laissé tomber les agriculteurs et les résidents permanents et, de toute évidence, ils ne parviennent pas à accroître le libre-échange.

Commençons par le commerce. Sous Brian Mulroney, le Canada a négocié l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis et son successeur, l'Accord de libre-échange nord-américain, l'ALENA. Pendant la décennie de noirceur, sous Jean Chrétien et Paul Martin, le Canada n'a négocié que trois petits accords, avec Israël, le Costa Rica et le Chili. Ensuite, nous avons connu une décennie de dynamisme sous Stephen Harper, alors que le Canada a négocié des accords avec le Pérou, la Colombie, la Jordanie, le Panama, le Honduras, la Corée, l'Ukraine, les 27 membres de l'Union européenne et les 11 membres du partenariat transpacifique.

Le Parti conservateur a fait du Canada la nation la plus libre au monde en matière de commerce. Malheureusement, les choses ont commencé à changer pour le libre-échange après que nous ayons quitté le pouvoir, et lorsque les États-Unis se sont retirés du partenariat transpacifique. Sous Trudeau, les négociations de libre-échange avec l'Inde ont échoué. L'accord signé par Trudeau pour

remplacer l'Accord de libre-échange nord-américain, ou ALENA, a fait diminuer le libre-échange et a même interdit la diffusion des publicités américaines du Super Bowl au Canada.

Lorsque le Parti républicain des États-Unis a cessé de soutenir sans réserve le libre-échange, la gauche régressive y a vu une occasion. La gauche s'est toujours farouchement opposée au libre-échange. Les Canadiens plus âgés se souviennent peut-être des publicités virulentes diffusées par le Parti libéral lors des débats sur le libre-échange, où l'on voyait la frontière canadienne être effacée. Trudeau a failli faire échouer le partenariat transpacifique en tentant d'inclure dans l'accord de nouvelles dispositions rappelant les politiques anti-développement économique qu'il a imposées au Canada.

Cependant, le pire était encore à venir. Après que Poutine a lancé son invasion de l'Ukraine, les libéraux ont forcé ce pays désespéré à renégocier son accord de libre-échange avec le Canada. L'objectif des libéraux était d'imposer des droits de douane sur le carbone à l'Ukraine si les Ukrainiens n'augmentaient pas leur propre taxe sur le carbone pour l'aligner sur celle du Canada. Forcer un pays qui lutte pour sa survie à renégocier un accord existant était vraiment inacceptable. C'est le genre de diplomatie qui aurait fait la fierté de Tony Soprano.

Je vois déjà mes collègues libéraux serrer les dents, et je suis sûre qu'ils voudraient protester. Ils voudraient dire que nous ne sommes plus sous l'ancien gouvernement Trudeau, mais sous un nouveau gouvernement amélioré qui est au service de Brookfield. Même si M. Trudeau a été un piètre premier ministre, au moins, il n'a jamais fait campagne en promettant d'augmenter les droits de douane pour les Canadiens.

Seulement 11 mois se sont écoulés, mais l'amnésie collective à l'égard de l'actuel premier ministre est consternante. L'homme de Brookfield a expliqué son plan dès le premier jour de la course à la direction du Parti libéral. Son plan repose sur les droits de douane. Il appelle cela un rajustement de la tarification du carbone à la frontière, mais c'est manifestement une façon d'induire les gens en erreur pour qu'ils soient favorables aux droits de douane, et voici comment il va s'y prendre. Le premier ministre augmentera considérablement la taxe sur le carbone pour les industries, ce qui rendra l'industrie canadienne moins concurrentielle par rapport aux industries de nos principaux partenaires commerciaux, comme les États-Unis ou le Royaume-Uni. Pour que ces entreprises soient concurrentielles, le premier ministre imposera des droits de douane sur le carbone en appelant cela une stratégie de compétitivité en matière de carbone.

C'est pourquoi les libéraux ont rouvert l'accord avec l'Ukraine; c'est probablement pourquoi ils ne parviennent pas à conclure un accord bilatéral avec le Royaume-Uni; c'est pourquoi nous faisons tous comme si le Royaume-Uni était désormais une nation insulaire du Pacifique, chaude et ensoleillée, pouvant adhérer au Partenariat transpacifique; c'est aussi pourquoi, pendant la dernière campagne électorale fédérale, le premier ministre a été chaudement soutenu par le président Trump.

Quand le président des États-Unis a écrit sur Truth Social que lui et l'homme de Goldman s'entendaient sur beaucoup de choses, nous avons pensé qu'ils s'entendaient sur la signature de gros documents sans valeur ou sur l'utilisation de la police comme accessoire pour des séances de photos. Nous aurions dû comprendre qu'ils s'entendaient pour utiliser les droits de douane comme outil d'ingénierie sociale. Le président américain pense que les droits de douane peuvent mettre fin à l'automatisation, tandis que le premier ministre pense qu'ils peuvent refroidir la planète. La vérité, c'est que les droits de douane ne font que nuire à l'économie, et que la seule façon d'aggraver les dommages causés à une économie est d'utiliser des barrières commerciales non tarifaires au libre-échange.

• (1720)

Comme je l'ai dit au début, ce projet de loi est un autre exemple de l'incapacité des libéraux à conclure un accord commercial. Le Brexit nous donnait un avantage sur la Grande-Bretagne. Nous avions des cartes à jouer, mais nous avons choisi de nous coucher. Le Royaume-Uni maintient ses barrières non tarifaires sur le bœuf et le porc canadiens. Il prétend que notre système de salubrité des aliments n'est pas sûr. Le Japon, l'Australie, la Malaisie, le Mexique et tous les autres partenaires du Partenariat transpacifique s'accordent à dire que les aliments canadiens sont sûrs. Le Royaume-Uni devait accepter de respecter notre système de salubrité des aliments quand il a rejoint le partenariat, mais deux ans plus tard, nous voilà en train de ratifier l'accession du Royaume-Uni, alors que les barrières sont toujours là.

Quelle est la réponse du gouvernement? Il a promis que si le Royaume-Uni continuait d'agir comme il l'a toujours fait, le gouvernement lui adresserait une lettre très ferme, puis entamerait une longue procédure de plainte commerciale auprès de l'Organisation mondiale du commerce. Entretemps, les producteurs britanniques continueront de vendre pour des millions de dollars de bœuf et de porc, tandis que les agriculteurs canadiens continueront d'attendre. Le seul réconfort pour ces agriculteurs est de savoir qu'ils ne travaillent pas dans le secteur du bois d'œuvre résineux; il est clair que le gouvernement Brookfield traite notre industrie forestière comme une carte qu'il espère jouer pour sauver ses subventions aux véhicules électriques en Ontario et au Québec.

Le problème, c'est que le gouvernement joue au paquet voleur alors que le reste du monde joue au poker à gros enjeux. Cela pourrait expliquer le traitement médiocre réservé aux retraités britanniques qui vivent actuellement au Canada. Tout comme pour nos agriculteurs, le gouvernement avait un moyen de pression sur le Parlement britannique. Le premier ministre consomme son quota de carbone en parcourant le monde à la recherche d'accords, comme l'ont fait d'innombrables premiers ministres britanniques depuis le Brexit. Nous avons une occasion en or de soutenir les personnes vivant au Canada, mais les libéraux n'ont pas pris la peine d'essayer.

Pour les Canadiens qui ne sont pas au courant du dossier, le Royaume-Uni dispose d'un régime de pensions public comme le nôtre. Lorsque les retraités britanniques déménagent à l'étranger, ils continuent de recevoir leur pension. S'ils vivent dans les colonies rebelles du Sud, leur pension du Royaume-Uni est indexée à l'inflation. S'ils vivent dans le loyal Dominion du Canada, ils reçoivent un montant fixe à partir du moment où ils ont présenté leur demande. Ce problème touche directement 100 000 retraités britanniques vivant au Canada, mais il touche indirectement tous les Canadiens.

Ordres émanant du gouvernement

Chaque mois, 100 000 de nos voisins et amis s'appauvrissent un peu. Chaque mois, ces gens ont moins d'argent pour acheter du bœuf canadien pour le souper. Chaque mois, ils ont un peu moins d'argent à donner à l'église du quartier. Le temps libre qu'ils avaient pour faire du bénévolat à la banque alimentaire, ils l'utilisent maintenant pour faire la file devant cette dernière. Non seulement cette situation nuit aux retraités britanniques, mais elle est aussi discriminatoire envers les gens qui vivent au Canada, et c'est une insulte.

Le problème, c'est que l'ancien premier ministre pensait que le Canada était une nation de colonisateurs misogynes racistes qui méritent des insultes. Le nouveau premier ministre est un anglophile impénitent. Il fait partie des groupies de Keir Starmer. Chaque pays a ses propres signes de reconnaissance, ses codes secrets qui permettent à ses citoyens de savoir si quelqu'un est l'un d'eux. En tant que pays bilingue, nous ne nous arrêtons pas à la prononciation, mais à l'orthographe de certains mots.

Au Canada anglais, on écrit « catalyze » avec un « z », mais le premier ministre l'écrit avec un « s ». Il est moins un candidat de Mandchourie qu'un candidat de Manchester. Il est tout à fait disposé à sacrifier les retraités britanniques qui vivent au Canada et à sacrifier les producteurs de bœuf et de porc du Canada pour une chance de devenir chevalier. La prochaine fois qu'il rencontrera ses amis à Davos, ceux-ci feraient aussi bien de tous l'appeler sir Brookfield. Je sais que certains trouveront ça ridicule, mais c'est plus rassurant que la réalité.

La vérité sans fard, c'est que les libéraux sont tout simplement incompetents en matière de négociations commerciales. Cela fait 10 ans qu'il n'y a pas d'accord sur le bois d'œuvre. Il y a l'accord commercial avec les États-Unis que le premier ministre a promis de négocier d'ici le milieu de l'été. Il y a aussi le moment où Trudeau a presque fait dérailler le Partenariat transpacifique pour pouvoir insérer des propos féministes dans une annexe sans importance. Le fait que le projet de loi qui nous occupe n'en soit qu'à l'étape de la deuxième lecture est en soi un exemple de l'incompétence des libéraux dans le dossier du commerce.

Le Canada a besoin du libre-échange, mais il se retrouve dans une guerre commerciale. Nous avons besoin d'un gouvernement qui croit vraiment au commerce. Nous avons besoin d'un gouvernement conservateur.

• (1725)

Doug Eyolfson (Winnipeg-Ouest, Lib.): Madame la Présidente, je tiens à souligner que l'hypothèse avancée par la presse canadienne selon laquelle le Canada aurait imposé une taxe sur le carbone à l'Ukraine est manifestement fausse. Une telle taxe n'a pas été imposée à l'Ukraine. Celle-ci applique plutôt une taxe sur le carbone depuis 2011, et une disposition prévoyait simplement qu'elle coopérerait.

La députée va-t-elle retirer sa fausse affirmation?

Cheryl Gallant: Monsieur le Président, l'Ukraine avait une taxe sur le carbone, mais elle était trop basse pour l'ancien premier ministre Trudeau, qui a donc imposé une taxe supplémentaire afin qu'elle soit équivalente à la nôtre. L'Ukraine en avait déjà une. Justin Trudeau n'a fait qu'empirer les choses.

*Ordres émanant du gouvernement**[Français]*

Mario Simard (Jonquière, BQ): Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement ma collègue, qui a insisté abondamment sur l'incurie du gouvernement, surtout sur la question du bois d'œuvre. Pourtant, il y a une proposition qui circule depuis un certain temps et qui permettrait de donner un répit aux gens du secteur forestier, qui en ont bien besoin. Il s'agit de racheter une partie des droits compensateurs et des droits antidumping à la fin de chaque mois à hauteur de 50 %. Toutefois, je n'ai jamais entendu un député conservateur se prononcer là-dessus.

J'aimerais savoir si ma collègue trouve que c'est une bonne idée pour permettre aux gens du secteur forestier de se maintenir en attendant qu'un accord soit signé.

[Traduction]

Cheryl Gallant: Monsieur le Président, il y a 10 ans, nous avons lancé une campagne pour nous assurer que l'accord sur le bois d'œuvre résineux serait mis en place. Or, les libéraux n'ont même pas envisagé de l'inclure dans les prochaines négociations de l'Accord Canada—États-Unis—Mexique.

La vérité, c'est que le gouvernement ne veut pas d'industrie forestière. On le voit dans toutes les déclarations de l'ONU, comme l'initiative de 30 % d'ici 2030, qui deviendra 50 % d'ici 2050, et avec les terres mises de côté où personne ne peut rien récolter. Il est temps de voir la réalité en face. Les libéraux ne veulent pas qu'on abatte des arbres.

Blaine Calkins (Ponoka—Didsbury, PCC): Monsieur le Président, je tiens à remercier ma collègue et amie de longue date de son excellent discours à la Chambre et d'avoir dit aux Canadiens exactement comment les choses se passent ici, à Ottawa.

En tant que patriote, combien de temps encore croit-elle que le Canada peut résister en tant que nation souveraine avant de devenir une filiale de Brookfield?

Cheryl Gallant: Monsieur le Président, pendant un instant, j'ai cru qu'il allait me demander combien de temps encore j'allais rester au Parlement.

En fait, pour autant que l'on sache, le Canada est déjà devenu une filiale. Le gouvernement a déjà versé plus de 1 milliard de dollars par année à un consortium d'entreprises pour gérer les Laboratoires nucléaires canadiens, le fleuron de nos laboratoires nucléaires. Il est prêt à s'en départir sans laisser les actionnaires canadiens avoir voix au chapitre. Je dirai à mon collègue conservateur que je crains que le premier ministre nous ait déjà sacrifiés.

● (1730)

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, la députée a commis plusieurs erreurs dans les faits. Stephen Harper n'a joué aucun rôle dans la signature de l'accord entre le Canada et l'Ukraine. Ce sont en réalité Justin Trudeau et la ministre des Affaires étrangères de l'époque qui l'ont signé. Il n'a pas non plus participé à la signature des accords avec les 27 pays de l'Union européenne. C'est un gouvernement libéral qui les a signés, sans parler des autres pays qu'elle a mentionnés.

La députée doit être quelque peu inquiète du fait que l'actuel chef du Parti conservateur envisage de se présenter dans une circonscription de l'Ontario. Selon certaines rumeurs, la députée d'en face pourrait céder sa place. La députée peut-elle confirmer à la

Chambre qu'elle se présentera aux prochaines élections fédérales dans la même circonscription?

Cheryl Gallant: Monsieur le Président, j'annonce à mon plus grand admirateur que, oui, je reviendrai.

Cependant, les libéraux réécrivent l'histoire. D'abord, ils démolissent l'histoire — les statues et tout le reste —, puis ils la réécrivent pour qu'elle corresponde à leur version des faits. Il est temps de revenir à ce qui s'est réellement passé et d'enseigner à nos enfants la véritable histoire du Canada.

L'hon. Maninder Sidhu (ministre du Commerce international, Lib.): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec le député de Cardigan.

Je prends la parole aujourd'hui pour appuyer le projet de loi C-13, qui confirme la ratification par le Canada de l'adhésion du Royaume-Uni à l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste, ou PTPGP.

Ce projet de loi s'inscrit dans l'histoire continue du Canada en tant que l'un des leaders en matière de commerce sur la scène internationale. Comme dans toute grande histoire, il est important de comprendre d'où nous venons, où nous en sommes aujourd'hui et où nous allons. L'histoire du Canada est indissociable du commerce. Notre prospérité a toujours découlé de notre ouverture vers l'extérieur, de notre engagement avec le monde et de la construction de ponts permettant de relier notre population, nos produits et nos idées aux marchés mondiaux.

Au fil des générations, nous avons bâti l'un des bilans les plus impressionnants au monde en matière de leadership commercial. Le Canada est le seul pays du G7 à avoir conclu des accords de libre-échange avec tous les autres membres du G7. Pensons un peu à ce que cela dit de nous: un pays en faveur de l'ouverture, un pays qui a la confiance de ses pairs et un pays reconnu pour sa fiabilité dans le commerce mondial. Notre rayonnement dépasse largement le cadre du G7. Le Canada a conclu 15 accords de libre-échange avec 51 pays, ce qui donne à nos entreprises et à nos travailleurs un accès préférentiel à 1,5 milliard de consommateurs.

Cette réalisation extraordinaire est le fruit de décennies de travail de la part de gouvernements de toutes les allégeances, de diplomates, de négociateurs et d'entreprises canadiennes et de leurs travailleurs de premier ordre, qui ont bâti notre réputation dans le monde entier. Nous sommes un pays qui a adopté l'ouverture non pas comme un risque, mais comme une force. Nous sommes un pays qui sait que lorsque les Canadiens soutiennent la concurrence sur la scène internationale, ils en sortent gagnants.

Depuis que le gouvernement a été élu, nous avons travaillé sans relâche pour élargir davantage cette fondation, et nous avons obtenu des résultats. Le Canada a signé un accord de libre-échange avec l'Équateur, un marché en pleine croissance avec lequel nos échanges bilatéraux dépassent déjà 1 milliard de dollars par année, ce qui offre des débouchés aux exportateurs de produits agroalimentaires, aux innovateurs du secteur des technologies propres et aux fournisseurs de services miniers du Canada. Nous avons signé un accord de partenariat économique global avec l'Indonésie, un pays membre du G20 qui compte 278 millions d'habitants et qui devrait devenir la cinquième économie en importance, ce qui donnera aux entreprises canadiennes un accès préférentiel à un marché de consommation en plein essor.

Nous négocierons un accord commercial avec les Philippines, une économie qui connaît une croissance annuelle de 5 à 6 %, où une jeune population stimule la demande pour les produits canadiens. Nous négocions un accord commercial avec l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, une région de 680 millions de consommateurs ayant un PIB de 3,7 billions de dollars, dont les exportateurs canadiens pourraient bénéficier dans des domaines comme les technologies propres, l'agriculture et les services numériques.

Toujours à propos de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, nous avons également fait progresser les négociations bilatérales de libre-échange avec la Thaïlande, car la croissance rapide de son économie et le renforcement de ses liens avec le Canada font de cet accord une occasion unique de stimuler l'emploi au Canada et d'ouvrir un marché important pour nos entreprises. Nous faisons progresser nos discussions commerciales avec l'Inde, qui est la cinquième économie mondiale et qui offre de vastes possibilités commerciales aux entreprises canadiennes dans les domaines de l'éducation, des minéraux critiques, de l'énergie propre et de la fabrication de pointe.

Nous avons signé un accord sur la promotion et la protection des investissements étrangers avec les Émirats arabes unis, c'est-à-dire l'un des principaux partenaires commerciaux du Canada au Moyen-Orient. De plus, nous avons annoncé l'ouverture de négociations en vue de conclure un accord commercial plus large avec les Émirats arabes unis et d'élargir l'accès à ce puissant marché.

Au Sommet du G20, le premier ministre a annoncé le lancement de discussions sur un accord sur l'investissement avec l'Afrique du Sud, l'économie la plus industrialisée d'Afrique, ce qui renforcerait les bases des investissements canadiens sur un continent qui compte 1,4 milliard de consommateurs potentiels. Nous poursuivons les négociations en vue de conclure un accord sur le commerce numérique avec l'Union européenne, un marché de 17 billions de dollars, afin que les entreprises canadiennes de technologie financière, d'intelligence artificielle, de cybersécurité et de commerce électronique puissent soutenir la concurrence et croître à l'échelle mondiale. Nous avons entamé des discussions sur un accord commercial avec le bloc du Mercosur, qui comprend le Brésil, l'Argentine, le Paraguay et l'Uruguay, un marché de 295 millions de personnes dont le PIB combiné s'élève à 2,7 billions de dollars.

Il s'agit de l'un des programmes d'expansion commerciale les plus ambitieux que le Canada ait jamais entrepris et il reflète une simple vérité: dans un monde où les chaînes d'approvisionnement changent, où les économies se transforment et où la concurrence s'intensifie, le Canada doit montrer la voie et ne jamais se contenter de suivre. Aujourd'hui, nous débattons d'un projet de loi sur le commerce, le projet de loi C-13, mais, comme mon discours l'a montré, ce ne sera certainement pas la dernière fois qu'on discutera d'un projet de loi de ce genre. Il y en a encore beaucoup à venir.

• (1735)

Nous sommes à un tournant dans l'évolution de l'un des accords commerciaux les plus importants au monde: le bloc commercial du PTPGP. Le bloc commercial est composé de 11 pays, bientôt 12. Avec l'adhésion du Royaume-Uni, c'est la sixième économie du monde qui intègre le giron de l'accord, lequel est élargi pour la première fois. Le Royaume-Uni est depuis longtemps un allié de confiance du Canada. Il est déjà l'un de nos principaux partenaires commerciaux, notre troisième destination en importance pour les

Ordres émanant du gouvernement

exportations de marchandises, ainsi que l'une de nos principales sources pour les investissements.

Grâce à l'adhésion du Royaume-Uni au PTPGP, les exportateurs canadiens bénéficieront d'un accès amélioré et plus prévisible dans des domaines allant des produits de la mer à la fabrication de pointe, en passant par les technologies propres, les services et le commerce numérique. C'est important, car l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste est un cadre fondé sur des normes strictes et des règles qui façonnent l'avenir du commerce dans l'Indo-Pacifique, l'une des régions qui connaissent la croissance la plus rapide au monde. Avec le Royaume-Uni à la table, cet accord devient plus fort, plus influent et plus attrayant en vue de futures adhésions. Il élargit notre champ d'action et il ouvre de nouvelles portes aux entreprises canadiennes à un moment où la diversification n'est pas une option, mais une nécessité. Grâce au projet de loi C-13, le Canada ne participe pas juste dans ces circonstances précises; il accueille de nouveaux partenaires à la table pour façonner l'avenir avec eux.

En regardant la voie à suivre, le gouvernement s'est fixé l'objectif audacieux, ambitieux et nécessaire de doubler les exportations canadiennes hors des États-Unis pour les porter à plus de 300 milliards de dollars d'ici 10 ans. L'atteinte de cet objectif se traduirait par une augmentation des exportations qui soutiennent de bons emplois, stimulent l'innovation et renforcent les collectivités dans toutes les régions du pays.

Pour y arriver, nous devons nous assurer que les entreprises disposent des outils dont elles ont besoin pour réussir. C'est pourquoi, dans le budget de 2025, nous investissons massivement dans l'infrastructure des chaînes d'approvisionnement du Canada. Les exportateurs ne peuvent croître que si les routes, les chemins de fer, les ports et les aéroports sur lesquels ils comptent sont solides, résilients et efficaces. Grâce au nouveau Fonds pour la diversification des corridors commerciaux de 5 milliards de dollars, nous soutiendrons davantage de croissance. Afin de doubler nos exportations hors des États-Unis, nous avons besoin d'une infrastructure avec une capacité digne du XXI^e siècle et à la hauteur de nos ambitions. C'est exactement ce que nous prévoyons faire. Les Canadiens ne méritent rien de moins.

Nous devons aussi soutenir les entreprises, en particulier les petites et les moyennes, lorsqu'elles font leurs premiers pas sur les marchés mondiaux et qu'elles étendent leurs activités vers de nouveaux marchés. Cela signifie qu'il faut améliorer les programmes qui aident les entreprises à faire de l'exportation, comme le programme CanExport; renforcer les services qui les orientent; et continuer à collaborer avec les organismes partenaires, les provinces et les territoires, les partenaires autochtones, les associations industrielles, les fonds de pension et les institutions financières afin de créer un réseau de soutien intégré. C'est la voie à suivre. Voilà comment nous passons de la situation actuelle à celle de demain.

Ordres émanant du gouvernement

Le commerce concerne les gens. Je vais dire à la Chambre pour qui nous faisons ce travail. C'est pour les agriculteurs en Saskatchewan qui se lèvent avant l'aube et qui travaillent tous les jours pour nourrir les familles du Canada et du monde entier. C'est pour le chantier naval en Nouvelle-Écosse dont le savoir-faire permet de mettre l'expertise canadienne à profit de l'autre côté de l'Atlantique. C'est pour le mineur au Nunavut qui fournit les minéraux critiques dont le monde a besoin pour ses chaînes d'approvisionnement des technologies propres. C'est pour l'énergie en Colombie-Britannique, l'énergie à faibles émissions de carbone, qui est acheminée vers de nouveaux marchés asiatiques et qui génère des milliers d'emplois. C'est pour l'ingénieur en aérospatiale du Québec qui conçoit des composants qui permettent à des avions de voler sur tous les continents.

C'est pour les pêches et les pêcheurs à Terre-Neuve-et-Labrador qui transportent des fruits de mer de classe mondiale des eaux froides de l'Atlantique vers les marchés mondiaux. C'est pour les travailleurs du secteur de l'énergie de l'Alberta dont l'expertise et l'engagement font avancer notre secteur de l'énergie. C'est pour les fabricants de pointe en Ontario qui produisent des pièces pour les chaînes de montage en Asie et ailleurs. C'est pour les entrepreneurs au Manitoba dont les innovations agroalimentaires nourrissent des collectivités du monde entier. C'est pour l'exploitant d'entreprise touristique à l'Île-du-Prince-Édouard qui accueille les voyageurs qui découvrent le Canada dans le cadre d'accords internationaux. C'est pour les fondateurs d'entreprises technologiques au Nouveau-Brunswick qui exportent des solutions de cybersécurité dans le monde entier. C'est pour l'innovateur de technologies propres dans les Territoires du Nord-Ouest qui transforme le génie nordique en débouchés mondiaux. C'est aussi pour les artistes et les entrepreneurs culturels autochtones au Yukon qui font connaître leur créativité et leur identité au reste du monde.

Le Canada a réalisé des choses extraordinaires. Ce n'est pas un pays qui s'assoit sur ses lauriers ou qui se contente de peu. Nous travaillons sans relâche pour réaliser nos ambitions, pour trouver de nouveaux débouchés et pour continuer à répondre aux besoins des Canadiens.

Le projet de loi C-13 et l'adhésion du Royaume-Uni à l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste s'inscrivent dans cet élan. C'est la suite d'une histoire qui a commencé il y a longtemps et qui nous fera progresser pendant des générations. Relevons ce défi avec confiance et optimisme. Adoptons une approche « Équipe Canada », unis par la conviction que notre ambition doit être aussi vaste que les possibilités qui s'offrent à nous et que le pays que nous représentons collectivement au Parlement. Quand les Canadiens se fixent des objectifs audacieux, collaborent et s'ouvrent sur le monde, il n'y a rien qu'ils ne puissent accomplir.

• (1740)

Le vice-président: Avant que nous passions aux questions et aux observations, je signale, après avoir consulté le Bureau, qu'une petite erreur de procédure a été commise. La présidence devait demander le consentement unanime pour que le ministre puisse prendre la parole au sujet du projet de loi. C'est une question de procédure.

Cela va sembler étrange, mais avant que nous terminions la période des questions et observations, je demande le consentement unanime pour que le ministre prononce un discours. D'accord?

Des voix: D'accord.

Le vice-président: Je remercie les députés. Je voulais éviter d'interrompre le ministre pour qu'il puisse terminer son discours avant que nous passions à la période des questions et observations.

Le député de Kamloops—Shuswap—Central Rockies a la parole.

Mel Arnold (Kamloops—Shuswap—Central Rockies, PCC): Monsieur le Président, j'ai remarqué que le ministre du Commerce international parlait de grandes choses à venir.

Je veux cependant le ramener au présent. Nous avons des accords commerciaux qui sont en vigueur, mais qui ne sont pas appliqués. Par exemple, les éleveurs de poulets de ma circonscription, Kamloops—Shuswap—Central Rockies, veulent savoir pourquoi le gouvernement continue de laisser les États-Unis envoyer 115 % de leur production de volaille de réforme au Canada. Une partie de ces 115 % est étiquetée de manière trompeuse, expédiée au Canada, réétiquetée, puis vendue sous forme de morceaux à griller, ce qui fait concurrence aux producteurs canadiens.

Pourquoi n'y fait-on rien?

L'hon. Maninder Sidhu: Monsieur le Président, je remercie le député de défendre les intérêts des agriculteurs de sa région. Par rapport à ce qu'il a soulevé, je serai heureux de faire le suivi nécessaire auprès de l'Agence canadienne d'inspection des aliments et de Santé Canada.

En ce qui concerne le secteur agricole, les accords dont j'ai parlé ouvriront de nouveaux débouchés sur les marchés du monde entier. Prenons l'exemple des pays signataires de l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste, un bloc commercial qui englobe plus de 500 millions de consommateurs potentiels. Lorsque je m'entretiens avec des gens du secteur agricole, ils sont emballés par toutes les possibilités qui s'ouvrent à eux grâce à cet accord. C'est exactement ce que le gouvernement va faire. Nous allons continuer d'ouvrir des portes pour nos agriculteurs et nos travailleurs.

[Français]

Simon-Pierre Savard-Tremblay (Saint-Hyacinthe—Bagot—Acton, BQ): Monsieur le Président, comme je l'ai dit d'emblée il y a quelques semaines, le Bloc québécois votera en faveur de ce projet de loi même si, lors de l'étude article par article, il s'opposera au Règlement des différends entre investisseurs et États, puisqu'il a toujours été contre. Ma question ne portera pas sur le fond de l'Accord, qui est positif pour tout le monde.

Mon collègue et moi avons jadis siégé ensemble au Comité permanent du commerce international. Il sait à quel point nous avons besoin de temps pour mener des études approfondies sur des accords parfois volumineux. Or, dans le cas qui nous occupe, la politique officielle du Canada en matière de dépôt des traités devant le Parlement, qu'on peut trouver sur le site Internet, n'a pas été respectée. On prévoit une période de 21 jours entre l'annonce d'un accord et le dépôt du projet de loi. Or, dans ce cas-ci, la période a été de 15 jours.

Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas respecté sa propre politique officielle?

• (1745)

[Traduction]

L'hon. Maninder Sidhu: Monsieur le Président, j'espère pouvoir un jour répondre à mon collègue en français, car je suis en train de l'apprendre. Les réunions du comité du commerce en compagnie du député d'en face me manquent.

Ordres émanant du gouvernement

Nous sommes actuellement en situation de crise, et le premier ministre l'a clairement exprimé. Il ne s'agit pas d'un simple ralentissement, mais d'un point de rupture dans l'environnement commercial actuel.

Avant de me lancer en politique, j'ai travaillé pendant 13 ans dans le commerce international, où j'ai facilité des échanges commerciaux pour des centaines d'entreprises. Si on m'avait posé la question à l'époque, j'aurais répondu que les entreprises n'étaient pas prêtes à se tourner vers les marchés mondiaux en raison de notre relation avec les États-Unis. Il y a 25 ans, 90 % de nos échanges commerciaux se faisaient avec les États-Unis. Aujourd'hui, ce chiffre est d'environ 75 %, et nous devons avancer rapidement. C'est précisément ce que fait le gouvernement.

Nous avançons rapidement parce que nous tenons à ce que ces accords commerciaux soient mis en place. C'est ce que les parties prenantes nous demandent de faire. C'est ce que les Canadiens nous demandent de faire. Pendant que nous réglons cette question et que nous discutons avec les États-Unis, nous devons continuer à ouvrir de nouveaux marchés.

L'hon. Kody Blois (secrétaire parlementaire du premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à préciser au député de Kamloops—Shuswap—Central Rockies que c'est en fait le gouvernement actuel qui a conclu un protocole d'entente entre l'Agence canadienne d'inspection des aliments et l'Agence des services frontaliers du Canada pour régler le problème de la volaille de réforme. Le ministre n'est peut-être pas au courant, mais nous travaillons sur ce dossier. Je rappellerai au Parti conservateur qu'il n'avait rien prévu dans son programme électoral pour les agriculteurs.

En parlant d'agriculteurs, je souligne qu'il y a un important contingent de producteurs de pommes dans la vallée de l'Annapolis. Les fruiticulteurs de la Nouvelle-Écosse cultivent depuis plus d'un siècle des pommes Honeycrisp de grande qualité. L'un de leurs marchés en pleine croissance se trouve au Vietnam.

Je me demande si le ministre du Commerce international pourrait nous parler du travail qu'il accomplit dans la région indo-pacifique et des mesures prises par le gouvernement pour aider à créer des marchés d'exportation. Plus précisément, j'aimerais savoir si lui et moi pourrions collaborer avec ces fruiticulteurs de la Nouvelle-Écosse afin d'ouvrir d'autres marchés au Vietnam et au-delà, dans la région indo-pacifique.

L'hon. Maninder Sidhu: Monsieur le Président, par votre entremise, je tiens à remercier le député de son travail exceptionnel dans le dossier du commerce et d'avoir si bien représenté ses concitoyens.

Nous avons parlé des agriculteurs, et je suis allé dans différentes régions du pays pour parler avec des producteurs de fruits. Le député a mentionné le Vietnam, à juste titre. C'est un énorme marché auquel nous avons accès depuis que nous avons conclu l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste, il y a quelques années, en 2018. Quand on examine les chiffres sur nos échanges commerciaux avec le Vietnam, on constate que ce marché offre des débouchés exceptionnels, et nous investissons dans ce marché.

Il y a maintenant un bureau de l'agroalimentaire à Manille, aux Philippines, pour faciliter encore davantage les échanges commerciaux pour nos agriculteurs et pour ceux qui travaillent dans le secteur de l'agriculture et de l'agroalimentaire. Les débouchés ne manquent pas. Comme je l'ai dit, c'est exactement le genre de possi-

bilités que nous cherchons à explorer dans le cadre de bon nombre des accords dont nous avons parlé aujourd'hui.

Kent MacDonald (Cardigan, Lib.): Monsieur le Président, c'est avec une certaine tristesse que je prends la parole aujourd'hui. Je voudrais prendre un moment pour rendre hommage au chef des pompiers de Cardigan, Tony VandenBroek, qui nous a quittés.

Tony nous a quittés bien trop tôt. Le chef Tony était un leader dévoué et un bénévole engagé dans sa collectivité. Ses décennies de service reflètent son courage, sa compassion et son engagement indéfectible à assurer la sécurité d'autrui.

Je tiens également à exprimer ma gratitude à l'égard des discussions importantes que j'ai eues cette semaine à Ottawa avec des représentants de l'Association canadienne des corps de pompiers volontaires. Son soutien est essentiel pour aider les pompiers, comme Tony, qui protègent nos collectivités.

Je tiens à dire à la famille du chef VandenBroek, à ses collègues pompiers et à tous ceux qui sont touchés par cette perte que mes pensées les accompagnent. Que Tony repose en paix.

Je prends la parole avec fierté pour parler de l'importance du commerce international pour les habitants de l'Île-du-Prince-Édouard, qui débordent d'ambition, de créativité et de détermination. Cette situation est un peu difficile pour moi, car je viens des secteurs soumis à la gestion de l'offre, et tous les accords commerciaux, bien qu'ils apportent un bien commun au pays, ont érodé une partie de mon industrie, mais je soutiens le libre-échange. C'est pourquoi je suis ici aujourd'hui pour en parler.

Les insulaires savent ce que c'est que de travailler dur. C'est leur amour de la mer et de la terre qui le leur a appris. Qu'il s'agisse de conduire des tracteurs dans les champs de l'Est de l'Île-du-Prince-Édouard, de remonter des casiers à Morell ou de servir les clients dans les magasins locaux de Georgetown, les agriculteurs, les pêcheurs et les fabricants produisent avec soin et ingéniosité des articles traditionnels de calibre mondial. Ils ne nourrissent pas seulement les familles de l'Île; ils nourrissent aussi le Canada et le monde entier. Ils ne se contentent pas de fabriquer des marchandises; ils créent de l'excellence qui rayonne bien au-delà de nos côtes rouges, jusqu'aux quatre coins du monde.

Les habitants de l'Île-du-Prince-Édouard comprennent que le commerce n'est pas une politique abstraite. Il ne s'agit pas seulement de chiffres sur une feuille de calcul ou de postes dans un grand livre. Le commerce repose sur les gens. Il repose sur les mains qui remontent les casiers à homards, les familles qui cultivent les champs de pommes de terre et les innovateurs qui transforment les connaissances et la créativité locales en une occasion d'affaires mondiale. Dans l'économie mondiale en constante évolution, pour que les habitants de l'île soient compétitifs et prospères, les entreprises de la province doivent pouvoir accéder aux marchés internationaux et y prendre de l'expansion.

La diversification commerciale n'est pas seulement une priorité stratégique du gouvernement; c'est aussi une nécessité pour la viabilité économique. Trop souvent, les petites économies comme la nôtre dans le Canada atlantique deviennent vulnérables lorsque nous dépendons trop fortement d'une ou deux destinations d'exportation. Nous avons vu, à maintes reprises, comment un simple retard à la frontière, l'imposition de nouveaux droits de douane ou un changement stratégique inattendu peuvent avoir des répercussions dans toute une province et nuire considérablement à l'ensemble d'un secteur.

Ordres émanant du gouvernement

Voilà pourquoi des accords tels que l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste et le vaste réseau d'accords commerciaux du Canada sont si importants pour l'avenir de l'Île-du-Prince-Édouard. L'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste ouvre les portes de marchés en pleine croissance dans la région Asie-Pacifique, dans des pays tels que la Nouvelle-Zélande, le Vietnam, la Malaisie et, désormais, grâce à ce projet de loi, le Royaume-Uni. Il clarifie les règles commerciales, réduit les droits de douane et offre à nos exportateurs un accès équitable au marché. Il donne à nos producteurs de pommes de terre, à nos transformateurs de fruits de mer, à nos innovateurs en biosciences et à nos petits producteurs les moyens et les outils nécessaires pour accéder à de nouveaux clients.

Les Prince-Édouardiens sont fiers de ce qu'ils fabriquent et de ce qu'ils produisent. Nous appliquons des pratiques agricoles responsables. Nous pratiquons une pêche durable. Nous innovons avec excellence. Le monde entier s'en aperçoit. Nos fruits de mer sont de plus en plus recherchés, de même que nos pommes de terre de renommée mondiale, notre expertise en biosciences, en technologie et en recherche. On reconnaît de plus en plus la créativité de nos artistes, de nos conteurs et de nos musiciens, qui se produisent devant des auditoires du monde entier.

Cela dit, la demande mondiale à elle seule ne suffit pas. Il nous faut des accords qui ouvrent des portes, ainsi que des infrastructures et des politiques qui aident les Prince-Édouardiens à franchir ces portes. C'est ce que nous apporterons le plan annoncé par le premier ministre. Doubler les exportations canadiennes vers d'autres pays que les États-Unis au cours des 10 prochaines années est un objectif audacieux et transformateur qui permettra de diversifier ce que nous vendons, à qui nous vendons nos produits et comment nous les vendons. Nous serons en mesure de croître et de devenir plus résilients et indépendants et, grâce à des accords renforcés, notamment par l'adhésion du Royaume-Uni, nous disposerons des outils nécessaires pour faire de cette vision une réalité.

• (1750)

Depuis des dizaines d'années, l'économie de l'île, comme une grande partie de l'économie canadienne, dépend largement d'un seul marché. Ce partenariat avec nos amis et voisins du Sud demeurera toujours important pour nous, mais si nous voulons assurer notre prospérité et notre indépendance à long terme, nous devons élargir notre champ d'action. Nous devons trouver de nouveaux clients pour nos fruits de mer auprès d'autres îles ailleurs dans le monde, comme le Japon et Singapour. Nous devons mettre en valeur nos innovations en matière de technologies propres et de biosciences au Royaume-Uni et en Australie. Nous devons faire ce qu'il faut pour que les produits de l'Île-du-Prince-Édouard se retrouvent sur les tables et les marchés du monde entier. L'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste est un des principaux outils qui nous aideront à atteindre cet objectif.

Quand il est question de doubler les exportations, il est question de créer de nouveaux débouchés pour les producteurs canadiens, de réduire les risques et d'accroître la résilience. C'est là l'objet de ce projet de loi. Il vise à bâtir l'avenir des collectivités de l'Île-du-Prince-Édouard.

Pourquoi est-ce si important pour l'Île-du-Prince-Édouard? Parce que l'Île-du-Prince-Édouard est une province exportatrice. Plus de 90 % de ce que nous produisons est exporté. Notre succès dépend de notre capacité à acheminer nos produits au-delà de nos côtes, que ce soit par camion via le pont de la Confédération, par avion,

par bateau sur l'océan Atlantique ou même par connexion numérique. Donner accès à de nouveaux clients internationaux à nos producteurs serait une mesure concrète en vue du doublement des exportations hors États-Unis, ce qui renforcerait l'emploi local et la présence du Canada sur la scène internationale. Quand les fruits de mer, les produits agricoles ou les produits manufacturés de l'île trouvent preneur en Europe ou en Asie, les retombées de cette réussite se font sentir chez nous. Cela signifie que davantage de jeunes choisissent de rester pour bâtir leur avenir à l'Île-du-Prince-Édouard et dans le Canada atlantique.

La diversification commerciale est également une question de résilience. En établissant des relations avec de multiples partenaires, nous offrons des options aux entreprises et de la stabilité aux travailleurs. C'est ainsi que nous protégeons la prospérité que des générations d'habitants de l'Île-du-Prince-Édouard ont travaillé si dur pour bâtir et maintenir. Le PTPGP, en particulier avec l'inclusion du Royaume-Uni, renforce les valeurs commerciales auxquelles le Canada croit, à savoir un commerce équitable, inclusif et durable.

Ces valeurs sont également importantes pour les insulaires. C'est le commerce qui garantit des normes élevées en matière de travail, une protection environnementale solide et des règles claires en matière de commerce numérique, autant de domaines dans lesquels le Canada et notre province de l'Île-du-Prince-Édouard peuvent montrer la voie. Nos exportateurs ne veulent pas rivaliser en abaissant les normes. Ils veulent rivaliser en les rehaussant, en offrant une meilleure qualité, une meilleure durabilité et une meilleure fiabilité.

Concrètement, qu'est-ce que cela signifierait pour l'Île-du-Prince-Édouard? Cela représenterait une plateforme plus solide pour nos producteurs agroalimentaires, des cultivateurs de pommes de terre aux entrepreneurs qui transforment les ingrédients locaux en produits pouvant être exportés sur les marchés internationaux. Cela signifierait un élan pour notre grappe des biosciences, l'un des secteurs les plus dynamiques du Canada atlantique, un secteur permettant aux entreprises d'explorer de nouveaux débouchés pour notre industrie des produits de la mer. Cela signifierait le développement de solutions de santé qui atteignent déjà les marchés étrangers. Cela signifierait également un avenir plus radieux pour nos industries touristiques et culturelles, car le commerce ne concerne pas seulement les biens, mais aussi les idées, la créativité et les relations entre les personnes.

• (1755)

Quand le premier ministre a fixé l'objectif de doubler les exportations du Canada hors des États-Unis, il a fait bien comprendre aux provinces et aux territoires qu'ils avaient un rôle à jouer. Il faut intensifier nos efforts, et je sais que nous le pouvons. Pour l'Île-du-Prince-Édouard, voilà l'occasion de prouver ce qu'elle peut accomplir avec de grandes ambitions. L'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste et l'inclusion du Royaume-Uni nous donnent un autre cadre d'échanges et les meilleures conditions d'accès dont nous avons besoin pour faire croître nos exportations. Voilà comment nous réussirons à atteindre cet objectif: en combinant leadership national, initiatives locales, ambition planétaire et fierté insulaire.

Le projet de loi dont nous sommes saisis vise à bâtir le pays grâce à de nouveaux partenariats. En acceptant que le Royaume-Uni adhère à l'Accord, nous faisons en sorte que les insulaires puissent continuer d'avoir beaucoup d'influence sur la scène mondiale. Nous renforçons ainsi notre capacité d'exporter des produits durables et de grande qualité. Voilà précisément ce que nous faisons le mieux. Nous faisons aussi en sorte que les jeunes insulaires hériteront d'une économie solide qui poursuivra la tradition d'offrir des produits de qualité.

Je nous invite à appuyer le projet de loi dans l'intérêt de l'économie du Canada et de tous les insulaires, dont le travail, la créativité et la résilience méritent une place solide sur la scène mondiale. Quand l'Île-du-Prince-Édouard réussit, le Canada en fait tout autant, et quand le Canada fait du commerce partout dans le monde, notre collectivité s'en trouve plus forte.

AFFAIRES ÉMANANT DES DÉPUTÉS

● (1800)

[Français]

LES DONS ÉCOLOGIQUES

Louis Villeneuve (Brome—Missisquoi, Lib.) propose:

Que:

a) la Chambre reconnaisse,

(i) que le gouvernement du Canada s'est engagé à protéger 30 % du territoire d'ici 2030 afin de lutter contre la perte de biodiversité et de renforcer la résilience de nos écosystèmes,

(ii) qu'en Estrie, environ 91 % du territoire est constitué de terres privées, que 63 % est couvert de forêts, de milieux humides et de cours d'eau, et que plus de 130 espèces en péril y sont recensées,

(iii) que la conservation volontaire des terres privées constitue un levier essentiel pour atteindre cet objectif national,

(iv) que le Programme des dons écologiques (PDE) a permis à de nombreux propriétaires de contribuer à la protection de milieux naturels d'une valeur inestimable,

(v) que les organismes de conservation reconnus doivent financer leurs opérations courantes et l'intendance à long terme des coûts qui ne sont généralement pas admissibles aux programmes gouvernementaux (p. ex. diligence raisonnable, frais juridiques et de transaction, suivi, restauration, rapports, gouvernance),

(vi) que l'augmentation du nombre de projets multiplie ces charges opérationnelles et crée un déficit structurel de financement, de sorte que les dons philanthropiques en argent sont indispensables pour maintenir et accélérer le rythme de conservation,

(vii) qu'une parité fiscale entre les dons en nature (terrains, servitudes) et les dons en argent aux organismes de conservation reconnus assurerait l'équité entre donateurs, sécuriserait le financement des opérations et stimulerait la protection à grande échelle des milieux naturels;

b) de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait,

(i) reconnaître l'importance d'augmenter le crédit d'impôt fédéral accordé aux propriétaires fonciers qui réalisent un don écologique dans le cadre du PDE,

(ii) reconnaître l'importance d'accorder un crédit d'impôt équivalent aux dons en argent versés aux organismes de conservation reconnus, pour soutenir les coûts d'exploitation et d'intendance des terres protégées,

(iii) envisager que la Loi de l'impôt sur le revenu soit modifiée afin d'assurer une équité fiscale entre les différents types de dons en conservation, dans le but de contribuer à l'atteinte des objectifs que le gouvernement s'est déjà fixés en matière de protection de la biodiversité.

— Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui avec fierté pour présenter la motion M-15, une motion profondément enracinée dans notre territoire, nos forêts, nos montagnes, nos rivières et nos collectivités. Elle porte sur un engagement que nous parta-

Affaires émanant des députés

geons tous: protéger la nature, non pas en théorie, mais sur le terrain par des gestes concrets et durables.

La protection de l'environnement, c'est la raison même pour laquelle je me suis lancé en politique. Avant d'arriver ici, j'ai d'abord joint l'organisme Protégeons Bromont pour ensuite devenir conseiller municipal, puis j'ai eu le privilège d'être maire de la ville de Bromont pendant huit ans. Je le dis avec beaucoup d'humilité: c'est en collaborant avec les citoyens, les organismes de conservation, les élus de tous les paliers de gouvernement et les propriétaires terriens que nous avons pu poser des gestes déterminants pour la préservation de notre patrimoine naturel.

Au cours de mon mandat, nous avons réalisé un projet majeur de conservation: la protection de la face Sud du mont Brome, situé à Bromont. Ce milieu d'une grande valeur écologique constitue un maillon essentiel du réseau de milieux naturels qui entoure la ville. Grâce à ce projet, nous avons pu préserver plus de 17 hectares de boisés, de pentes forestières et de paysages exceptionnels, tout en maintenant un équilibre entre le développement municipal, l'attrait récréatif et la conservation.

Nous avons aussi contribué à un deuxième projet important: la protection du mont Gale, un territoire emblématique de Bromont. Quand je pense que ces zones étaient vouées au développement résidentiel, j'en ai encore des frissons, mais, grâce à la mobilisation citoyenne, à l'engagement des communautés locales, au leadership municipal et au travail essentiel des organismes de conservation, notamment du Corridor appalachien, de la Société de conservation du mont Brome et de Conservation de la nature Canada, elles sont aujourd'hui protégées à perpétuité et mises en valeur pour les générations futures. Ces partenaires ont joué un rôle déterminant non seulement pour préserver ces milieux, mais aussi pour les intégrer dans une vision durable d'aménagement du territoire où la conservation, l'accès responsable et la santé des écosystèmes vont de pair.

Le secteur protégé offre aujourd'hui des belvédères et des sentiers de randonnée permettant aux familles, aux randonneurs et aux amateurs de plein air de profiter d'un accès sécuritaire en nature. Le mont Gale avec son lac, ses forêts et son sommet constituent un espace naturel d'une richesse exceptionnelle. Le réseau de conservation qui l'entoure protège un habitat diversifié pour la faune et la flore.

Ces réalisations témoignent d'une conviction profonde: la sauvegarde de la nature est un investissement à long terme, non un obstacle au développement. Elle démontre qu'il est tout à fait possible de concilier qualité de vie, attraits récréotouristiques et respect de l'environnement. Il faut avoir de la vision, il faut voir loin.

Qu'on me permette de faire un retour dans le temps, plus précisément en 1876. Nous étions loin de parler de changements climatiques à l'époque. Effectivement, en 1876, la Ville de Montréal a confié à Frederick Olmsted, l'un des deux architectes qui ont conçu Central Park, le mandat de l'aménagement du parc du Mont-Royal, où on retrouve 423 hectares de milieux naturels protégés à perpétuité. Qui penserait aujourd'hui détruire ce milieu naturel?

Quand je parle de protection des milieux naturels, ce n'est pas de l'idéologie; c'est de la responsabilité et c'est de l'action. En défendant ces projets, nous avons posé des gestes concrets pour préserver le patrimoine naturel de notre région.

Affaires émanant des députés

C'est avec ces mêmes valeurs que je propose aujourd'hui la motion M-15 pour donner aux citoyens, aux propriétaires et aux organismes de conservation les outils fiscaux nécessaires pour protéger davantage de territoire avant qu'ils ne soient perdus à jamais. Pensons aux générations futures. Que veut-on leur léguer?

Le Canada s'est engagé à protéger 30 % de son territoire d'ici 2030. Cependant, un fait demeure. Dans plusieurs régions, comme en Estrie, plus de 90 % du territoire est privé. Sans l'engagement volontaire des propriétaires fonciers, nous n'atteindrons jamais nos objectifs nationaux de conservation.

• (1805)

C'est pourquoi les dons écologiques jouent un rôle si essentiel. Depuis 1995, grâce au Programme de dons écologiques, plus de 220 000 hectares ont été protégés au pays. Toutefois, il y a une réalité qu'on doit reconnaître: les organismes de conservation doivent assumer des responsabilités permanentes, telles que surveiller les sites, restaurer les habitats, répondre aux menaces écologiques et assurer la gestion à long terme. Ces tâches, il faut se le dire, sont rarement financées adéquatement.

Par ailleurs, les incitatifs fiscaux actuels pour les dons en argent, qui permettent justement de soutenir ces responsabilités, sont insuffisants pour encourager la philanthropie environnementale dont nous avons besoin pour atteindre nos objectifs de conservation. La motion M-15 propose que le gouvernement modernise ses outils fiscaux en bonifiant les incitatifs liés aux dons écologiques, en créant un crédit d'impôt équivalent pour les dons en argent aux organismes de conservation et en assurant une équité fiscale entre les différentes formes de générosité. En d'autres mots, il s'agit de mettre à jour un cadre fiscal vieux de 30 ans pour répondre aux besoins d'aujourd'hui et nous aider à atteindre nos objectifs.

Protéger la nature, ce n'est pas un coût, c'est un investissement. Les milieux humides préviennent les inondations. Les forêts filtrent notre eau. Les sols en santé réduisent les îlots de chaleur. Selon les analyses les plus récentes, chaque dollar investi dans la nature rapporte jusqu'à 20 \$ en bénéfices pour la collectivité.

Je vais donner quelques exemples concrets tirés de notre région. À Lac-Brome et Sutton, deux dons écologiques récents ont permis de protéger près de 20 hectares situés dans le corridor écologique des Montagnes-Vertes, un corridor transfrontalier essentiel à la survie de nombreuses espèces. Il y a aussi l'exemple de la forêt Brière, qui se trouve entre Sutton et Potton. C'est un territoire de 540 hectares qui devait être loti pour de la construction résidentielle. C'est l'équivalent de 1 000 terrains de football de forêt à haute valeur écologique qu'on aurait transformé en ensemble résidentiel. Dans cet environnement bucolique, on ne parle pas de logements abordables. On parle ici d'une valeur de 7,4 millions de dollars en revenus. Cependant, le propriétaire, M. Guy Brière, a choisi de faire un don écologique. Ce geste visionnaire a permis de protéger plus de 250 espèces de plantes, 53 espèces d'oiseaux, des habitats essentiels pour l'ours noir et le lynx roux et une partie d'une source d'eau utilisée par des milliers de personnes.

Ces histoires ne sont pas des anecdotes. Elles sont la démonstration que, lorsque nous donnons aux citoyens les bons outils, ils posent des gestes extraordinaires. Il demeure toutefois que chaque projet de conservation coûte cher. Avant même d'acquérir une terre, il faut payer des biologistes, des arpenteurs, des évaluateurs, des notaires, des avocats. Ensuite, il faut assurer le suivi à perpétuité.

Les dons en argent sont essentiels pour financer ce travail, mais les incitatifs actuels sont insuffisants.

Nous pouvons cependant nous inspirer d'un modèle qui a fait ses preuves au Québec, soit le crédit d'impôt supplémentaire pour un premier don majeur en culture. Cette mesure a augmenté la philanthropie culturelle de près de 30 %. Pourquoi ne pas offrir un outil similaire pour soutenir les organismes de conservation? Certains diront que ces mesures profitent aux plus fortunés. Ce n'est pas le cas. La majorité des dons proviennent de familles établies depuis des générations dans notre région. Ce sont des propriétaires de boisés, des gens qui renoncent volontairement à une partie de leur patrimoine pour le bien commun et qui, souvent, sont beaucoup plus riches en terres qu'en argent. Le coût pour l'État est relativement modeste. On parle de 25 à 35 millions de dollars par année, selon les données officielles. Le rendement, lui, il est immense.

La motion M-15 n'est pas partisane. Elle s'inscrit dans la Stratégie pour la nature 2030 du Canada, dans notre engagement envers l'objectif 30 x 30 et dans le Cadre mondial de la biodiversité pour 2020-2030. Elle reflète ce qu'il y a de meilleur chez nous: la générosité, la coopération et la responsabilité partagée.

Protéger la nature, c'est protéger notre monde. C'est protéger l'eau que nous buvons, l'air que nous respirons et les paysages qui nous définissent. J'invite donc tous mes collègues de tous les partis à appuyer la motion M-15 afin d'encourager la générosité envers la nature et de renforcer les outils dont nous avons besoin pour préserver notre patrimoine naturel.

• (1810)

[Traduction]

Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC): C'est curieux, Monsieur le Président. La période réservée aux projets de loi d'initiative parlementaire nous permet de présenter un projet de loi ou une motion. Le député a choisi de présenter une motion, et non un projet de loi, pour demander au gouvernement d'envisager de modifier la Loi de l'impôt sur le revenu.

Je veux juste poser une question au député: puisqu'il a des recommandations précises à l'égard d'un programme, pourquoi ne pas avoir simplement présenté un projet de loi pour apporter le changement qu'il souhaite? Ne pense-t-il pas qu'il manque peut-être un peu d'ambition en se contentant d'une motion qui invite le gouvernement à envisager de faire quelque chose, alors qu'il a le pouvoir, en tant que député, de carrément présenter un projet de loi pour accomplir ce qu'il demande au gouvernement d'envisager de faire?

[Français]

Louis Villeneuve: Monsieur le Président, j'ai choisi de proposer une motion parce que, comme député, je ne pouvais pas déposer un projet de loi qui aurait une incidence sur les finances. J'ai donc choisi de proposer une motion.

Patrick Bonin (Repentigny, BQ): Monsieur le Président, je tiens à féliciter mon honorable collègue pour son initiative que nous saurons appuyer. Je tiens également à féliciter l'honorable député de Laurier—Sainte-Marie, qui a fait preuve de conviction au cours des derniers jours. Il s'est tenu debout, il a fait preuve de courage et il a décidé de se retirer du Conseil des ministres en raison notamment du recul marqué, voire de l'abandon, de la lutte contre les changements climatiques. L'honorable député de Laurier—Sainte-Marie a même affirmé qu'il serait malhonnête de dire que le Canada va respecter ses objectifs climatiques de 2030.

Sachant que les changements climatiques sont la plus grande menace pour la biodiversité, j'aimerais savoir si ses honorables collègues vont également se tenir debout et dénoncer les reculs dangereux de la part du gouvernement.

Louis Villeneuve: Monsieur le Président, en ce qui me concerne, je fais ce que je dois faire, moi, en tant que député de ma région et en tant que député libéral, pour faire avancer la cause environnementale.

Eric St-Pierre (Honoré-Mercier, Lib.): Monsieur le Président, durant la COP15, à Montréal, les parties ont adopté l'objectif mondial de protéger 30 % du territoire d'ici 2030. De quelle manière cette motion contribuerait-elle à atteindre cet objectif?

Louis Villeneuve: Monsieur le Président, l'objectif de protéger 30 % du territoire d'ici 2030, adopté à Montréal lors de la COP15, exige que nous mobilisions tous les leviers dont nous disposons. Au Canada, un levier essentiel qui est trop souvent sous-estimé, c'est la conservation volontaire des terres privées.

Dans plusieurs régions du pays, dont la mienne, l'Estrie, plus de 90 % des terres sont privées. Cela signifie que nous ne pourrions tout simplement pas atteindre l'objectif de 30 % sans encourager davantage de propriétaires à protéger leur terrain et sans mieux soutenir les organismes de conservation qui les accompagnent.

[Traduction]

Garnett Genuis: Monsieur le Président, avec tout le respect que je vous dois, j'aimerais revenir sur ma question précédente.

Ce que le député a dit au sujet du Règlement de la Chambre est inexact. Les députés ont tout à fait le droit de proposer des projets de loi d'initiative parlementaire qui entraînent des dépenses. Pour ce faire, ils n'ont besoin que d'une recommandation royale, c'est-à-dire de l'appui du Cabinet. Le député aurait pu proposer un projet de loi pour demander cette modification. Il aurait peut-être fallu une recommandation royale, même si, dans ce cas-ci, le concept dont parle le député n'est pas une nouvelle dépense, mais une modification du traitement fiscal. Je ne pense pas qu'une réduction du fardeau fiscal sans nouvelles dépenses nécessite même une recommandation royale de toute façon.

Tout d'abord, le député aurait tout de même pu présenter sa motion s'il avait eu l'appui du gouvernement. Deuxièmement, je ne pense même pas que cette modification nécessite une recommandation royale. Le fait de procéder de cette façon, en demandant au gouvernement de réfléchir à quelque chose, ressemble à une volonté d'envoyer un signal de sympathie sans vraiment apporter de modification. Si le député a le courage de ses convictions, je me demande pourquoi il n'a pas en fait proposé la modification qu'il souhaite apporter.

• (1815)

[Français]

Louis Villeneuve: Monsieur le Président, je remercie mon confrère du cours de politique. Moi, ce que j'ai besoin de savoir, c'est s'il appuie la motion sur le fond. L'idée, ici, c'est de faire avancer l'environnement et de ne pas passer notre temps à nous obstiner pour des choses qui, à mon avis, ne sont pas importantes.

[Traduction]

Ellis Ross (Skeena—Bulkley Valley, PCC): Monsieur le Président, nous parlons de la motion M-15, et non d'un projet de loi d'initiative parlementaire. Cette motion ne mène à rien de précis en

Affaires émanant des députés

matière de législation, de réglementation ou de politique. Il s'agit essentiellement d'une suggestion de notre collègue d'en face.

Avant de commencer à formuler mes observations, j'aimerais souligner un événement qui s'est produit à la Chambre il y a moins d'une heure. Le projet de loi C-225, ou loi de Bailey, a été adopté, et la famille de Bailey était présente dans la salle pour en être témoin. Ce projet de loi a exigé beaucoup de travail de la part de nombreux collègues et membres du caucus conservateur qui siègent de ce côté-ci de la Chambre, un travail accompli sous la direction du député de Kamloops—Thompson—Nicola. Cette adoption a provoqué beaucoup d'émotion chez bon nombre de députés de ce côté-ci de la Chambre, alors je tiens à féliciter et à remercier toutes les personnes et tous les partis qui ont contribué à cette réussite. C'était là un moment historique. Après 10 ans, je crois que nous pouvons enfin voir la lumière au bout du tunnel pour les victimes et que nous pouvons peut-être redonner du mordant à notre système de justice.

La motion M-15 me fait voyager dans le temps. Il est étonnant de voir à quel point les travaux de la Chambre me rappellent mes débuts. À l'époque, je siégeais au conseil de la Nation Haisla et elle participait à de nombreux projets de conservation, ne sachant pas qu'ils étaient en quelque sorte liés à une entité mondiale. Cette dernière proposait une initiative de 30 % d'ici 2030, c'est-à-dire protéger 30 % du territoire d'ici 2030. Il ne s'agit pas d'une initiative purement canadienne.

Lorsque j'étais conseiller en chef de la Nation Haisla, une petite bande autochtone, l'orientation de nos travaux n'était pas influencée par des entités externes. Nous avions adhéré à cette initiative parce qu'elle correspondait à nos besoins, à nos objectifs et à notre vision. La Nation Haisla n'a jamais suivi aveuglément ce que ce soit. Je me demande souvent pourquoi le Canada agit de la sorte. Pourquoi le Canada se tourne-t-il vers le Forum économique mondial ou les Nations unies pour déterminer son orientation? Les députés sont élus pour une raison. Nous sommes bien placés pour savoir ce dont le pays a besoin et quelle est la meilleure direction pour les gens d'ici. Pourquoi aurions-nous besoin des directives d'une entité externe? Si nous avons été élus, c'est parce que nous sommes des personnes compétentes et j'espère que nous sommes aussi des leaders compétents. En fait, nous devrions nous concentrer sur des initiatives conçues par des Canadiens et pour les Canadiens.

J'ai mis du temps à le comprendre lorsque j'étais conseiller, puis lorsque j'étais conseiller en chef du conseil de la Nation Haisla, mais nous avions les mêmes objectifs: nous voulions protéger les zones vulnérables de notre territoire. J'étais membre d'un organisme qui s'appelait Turning Points et qui a changé de nom pour devenir Coastal First Nations. Dans les médias, il y a de la confusion quant à la signification du nom « Coastal First Nations ». Il s'agit d'un organisme sans but lucratif officiel. Je pense que les gens le confondent avec les Premières Nations qui vivent sur la côte, ce qui est tout à fait différent.

Affaires émanant des députés

À l'époque, je ne savais pas que le fait de recevoir des fonds de bailleurs de fonds américains pour protéger des terres posait problème. En fait, les fonds que nous avons reçus à l'époque avaient été versés par l'entremise de la Fondation David Suzuki. Lorsque j'ai quitté l'organisme et que j'en ai retiré ma bande, on parlait de ne plus recourir à la Fondation David Suzuki comme intermédiaire pour les fonds provenant de bailleurs de fonds américains. Nous nous sommes retirés parce que nos opinions divergeaient en ce qui concerne des commentaires qui avaient été faits au sujet de l'industrie du gaz naturel liquéfié.

J'appuie le principe de la protection des zones écosensibles. J'ai lu ce que le premier ministre Harper a fait à l'époque, mais il ne s'était pas engagé à mettre en œuvre une politique de 30 % d'ici 2030; il s'était engagé à protéger 70 % du territoire. C'est aujourd'hui une bonne chose, compte tenu de ce qui se passe actuellement. C'était opportun, car nous voulons bel et bien protéger les zones écosensibles. En fait, nous le faisons déjà, grâce à un certain nombre de mesures.

Je ne comprends pas pourquoi nous avons besoin de cela. Les zones écosensibles sont protégées dans le cadre des évaluations environnementales, par exemple. De plus, elles sont restaurées grâce à l'initiative de compensation écologique. Le Canada fait déjà du bon travail pour protéger les zones écosensibles. Je ne vois pas pourquoi nous aurions besoin qu'un organisme étranger ou international nous dise ce qu'il faut faire ou ne pas faire sur notre territoire.

• (1820)

Cette discussion est opportune, car nous ne savons pas vraiment ce que la décision prise dans l'affaire Cowichan signifie pour les terres privées. Je pense que tant que ce sera le cas, nous mettons la charrue avant les bœufs. Le gouvernement fédéral a peut-être l'intention de plaider en faveur des propriétaires fonciers, le gouvernement de la Colombie-Britannique aussi, mais on ne sait pas trop quel sera leur argument. D'ici là, nous devons réfléchir attentivement à la question, car nous devons peut-être faire marche arrière, et il est possible que la situation à Richmond, en Colombie-Britannique, devienne encore plus chaotique.

Par ailleurs, en ce qui concerne le moment choisi, tout le monde reconnaît que nous traversons actuellement une crise du logement, mais la motion à l'étude propose de retirer encore plus de terres privées de l'ensemble de la base territoriale, ce qui empêchera la construction de maisons. Ce n'est pas le moment d'envisager de retirer des terres privées de la base territoriale, des municipalités ni même des districts régionaux. Nous aurons besoin de terrains si jamais le Canada décide de respecter sa promesse de construire 500 000 maisons par année. Le directeur parlementaire du budget a déjà signalé que les libéraux n'atteindraient jamais cette cible. Au mieux, ils en construiront 5 000.

Cela me ramène à l'époque où je siégeais à l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique. Le NPD de la Colombie-Britannique avait promis de construire 114 000 maisons en 10 ans, mais nous étions d'avis que ce n'était pas réalisable. Nous avions raison, comme cela a été démontré par la suite. Selon un article du *Tyee*, bon nombre des maisons comptabilisées dans les rapports ont seulement été prises en compte dans les statistiques à cause de modifications des politiques. Aucun nouveau logement n'a été construit.

L'hon. Kody Blois: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement.

Je comprends que les députés peuvent intégrer divers éléments dans leur intervention, mais le présent débat porte sur une motion particulière dont la Chambre est saisie. J'espère que vous pourrez guider le député afin qu'il reste dans les limites du raisonnable. Je suis conscient qu'on accorde beaucoup de latitude, mais il semble que l'on s'éloigne un peu trop de la motion à l'étude. C'est simplement ce que j'observe de ce côté-ci de la Chambre.

Le vice-président: Je remercie le secrétaire parlementaire du premier ministre de ce rappel. Je suis certain que le député de Skeena—Bulkley Valley était sur le point de s'attaquer à la question qui nous occupe. Je l'invite à continuer en gardant cela à l'esprit.

Ellis Ross: Monsieur le Président, je croyais que nous discussions des terres privées. Si je me souviens bien, la plupart des maisons qui se construisent au Canada sont bâties sur des terres privées. Si nous voulons parler des terres privées, nous devons également discuter du projet visant à retirer des terres privées du territoire. Je pense que c'est tout à fait pertinent. En fait, parmi toutes les promesses dont nous discutons actuellement, s'il est question de retirer des terres privées du territoire, je pense que la question du logement doit être abordée. Je pense que les deux questions sont étroitement liées.

Quand ma Première Nation a cherché à préserver ses terres, on nous a fait toutes sortes de promesses en nous disant que si nous préservions nos terres, cela nous apporterait une économie complètement différente. Il y aurait du tourisme. Tout le monde aurait un emploi. Tout le monde aurait sa propre maison. Les Premières Nations seraient prospères. Kitlope a été protégé de la même manière que celle dont nous discutons ici. Qui s'est enrichi et qui a profité de la situation? Ce sont les organismes environnementaux. Leurs bureaux se sont agrandis. Ils ont embauché plus de personnel. Ils avaient des bureaux à San Francisco et à Vancouver. Je leur ai rendu visite. L'un d'entre eux, en particulier, avait 150 employés.

Qu'est-ce que ma bande a obtenu? Malgré tout le travail que nous avons fait pour préserver les terres, nous n'avons rien obtenu. Tout ce qu'on nous a offert, c'est la possibilité d'obtenir une aide financière de 30 000 \$ par année de la part du gouvernement de la Colombie-Britannique. C'est tout ce que nous avons obtenu. Ce n'était même pas assez pour embaucher qui que ce soit. C'était assez pour couvrir des frais administratifs, mais rien d'autre. Je pense que cette motion arrive à un mauvais moment, compte tenu de toutes les pressions auxquelles les Canadiens doivent faire face, de la crise du logement et des nombreux autres problèmes, mais mon temps de parole tire à sa fin, alors je vais en rester là.

• (1825)

[Français]

Patrick Bonin (Repentigny, BQ): Monsieur le Président, comme mentionné, le Bloc québécois est en faveur de la motion M-15. Cette motion, qui a comme objet les dons écologiques, propose entre autres que la Chambre reconnaisse certains principes relatifs à l'importance de la conservation des terres privées pour la protection de la biodiversité et que le gouvernement envisage des modifications fiscales visant à favoriser ce type de conservation.

Affaires émanant des députés

L'enjeu public dont nous discutons, c'est celui de la préservation de la biodiversité biologique, qui désigne en fait la variété qui existe parmi les organismes vivants, y compris la diversité génétique, la diversité des espèces, la diversité des écosystèmes. La motion propose notamment à la Chambre de reconnaître l'importance de la conservation volontaire, c'est-à-dire la conservation, par des propriétaires, d'éléments d'intérêt écologique présents sur leur propriété. On peut penser à des cours d'eau, des marais, des bandes riveraines, des milieux humides, des habitats, des espèces vulnérables, des espèces menacées.

Il faut considérer quand même que le gouvernement fédéral n'a pas la compétence pour exercer une autorité sur le territoire qui ne lui appartient pas. C'est important de le garder en tête. L'appui aux initiatives en matière de conservation privée, c'est un moyen privilégié que peut utiliser le gouvernement fédéral pour favoriser la conservation sur le territoire, et le Bloc québécois approuve cela.

Le Bloc québécois tient aussi à souligner qu'il y a un rôle névralgique qui est joué actuellement par les organismes de conservation sur le terrain, les acteurs qui travaillent souvent de manière volontaire, qui sont impliqués dans la conservation des terres privées, au Québec en particulier. Il faut garder en tête qu'on parle des 8 % de notre territoire, majoritairement au sud, d'ailleurs, qui est privé et qui se retrouve à avoir des milieux naturels parmi les plus riches, les plus diversifiés. On a des écosystèmes particuliers au sud, avec des interactions entre la société et la nature qui sont parmi les plus importantes.

Par notre appui à la motion M-15, nous souhaitons renouveler notre engagement en faveur des mesures légales en matière de conservation, comme les réductions fiscales, parce qu'il faut viser à encourager les dons de propriétés aux organismes de conservation pour réussir à en protéger davantage. Dans le sud du Québec en particulier, c'est important de faire cela et d'en arriver à une protection à perpétuité, avec des avantages marqués pour les écosystèmes, mais aussi pour les humains qui peuvent en profiter.

Un autre moyen à privilégier, et c'est le plus important selon nous: le gouvernement fédéral doit envisager d'agir concrètement pour la nature, en bonifiant notamment les ententes entre les provinces et le fédéral en matière de protection de la nature. C'est entre autres pour cela que le Bloc québécois avait proposé, lors de la campagne électorale de 2025, que le fédéral triple sa part du financement de l'Accord Canada-Québec sur la nature et la fasse passer minimalement de 100 millions de dollars à 300 millions de dollars pour aider le Québec, qui agit pour protéger la nature.

Malheureusement, dans le dernier budget, ce dont on s'est rendu compte, c'est que la protection de la nature, un thème pourtant promu par le gouvernement, a été complètement évacuée. Il y avait zéro dollar supplémentaire dans le dernier budget pour la protection de la nature, pour la protection de la biodiversité, alors que le gouvernement s'est engagé à atteindre des objectifs quand même ambitieux pour 2030.

Regardons justement l'urgence d'agir. Selon nous, il faut qu'il y ait une cohérence de la part du gouvernement à cet égard, parce que la biodiversité, les humains en sont dépendants à plusieurs égards. Nous sommes dépendants des services qu'elle nous rend, que ce soit en ce qui a trait à la nourriture, aux médicaments, à l'amélioration de la qualité de l'air, à l'amélioration de la qualité de l'eau, à l'atténuation des conséquences des changements climatiques, comme les sécheresses et les inondations.

La perte de la biodiversité, c'est une urgence mondiale parmi les plus pressantes avec la pollution et les changements climatiques, entre autres. Même le Forum économique mondial a identifié la protection de la biodiversité ou la perte de biodiversité comme étant au troisième rang des risques mondiaux les plus pressants aux côtés de la désinformation, de la mésinformation, du retour des conflits armés des États et de la crise des changements climatiques.

● (1830)

Il y a une crise de perte de la biodiversité. Il nous faut donc des mesures supplémentaires pour protéger cette biodiversité qui est menacée en raison notamment de la perte et de la dégradation de l'habitat et des écosystèmes par l'utilisation des humains, d'où l'importance d'avoir une protection en territoire privé et d'encourager la protection par des particuliers et des organismes. Il y a évidemment des conséquences liées à l'étalement urbain et à la surexploitation industrielle. C'est un problème à l'échelle mondiale.

C'est pour cette raison qu'il y a la Convention sur la diversité biologique, une convention mondiale qui a été mise en place en 1992 et qui a mené au Cadre mondial de la biodiversité de Kunming-Montréal, ratifié à Montréal, en 2022, avec des objectifs ambitieux pour les gouvernements et auquel a adhéré le gouvernement canadien. L'objectif le plus ambitieux parmi les 23 cibles, c'est de protéger 30 % du territoire, tant des terres, des eaux intérieures que des zones côtières et marines, et ce, d'ici 2030. On parle donc de 30 % de protection du territoire d'ici 2030. C'est l'objectif canadien.

Le gouvernement canadien doit travailler parce que, l'objectif du Canada, c'était 25 % de protection du territoire pour 2025. Cet objectif ne sera évidemment pas atteint. Même sous le précédent gouvernement, on disait qu'on allait atteindre ces objectifs de 25 % des terres et des eaux pour 2025, mais le commissaire à l'environnement et au développement durable a été très clair dans son récent rapport: tout comme dans la lutte contre les changements climatiques, le Canada n'est pas en voie d'atteindre ses objectifs de protection du territoire, et il n'y a actuellement pas de plan, de route ou de voie pour qu'il atteigne son objectif de 30 % du territoire pour 2030.

Nous sommes en 2025, alors c'est manifestement établi que le gouvernement libéral n'a pas atteint son objectif. Quand on regarde les chiffres aujourd'hui, on voit que c'est 13,8 % du territoire terrestre, y compris les terres et l'eau douce, qui est protégé, et c'est 15,5 % du territoire marin qui est protégé. On est donc très loin du 25 % et du 30 % qu'il faut atteindre pour freiner et inverser la perte de la biodiversité, ainsi que pour respecter les engagements internationaux du Canada en matière de protection de la biodiversité. Quand on regarde la Stratégie pour la nature 2030 du Canada, on se dit que, heureusement, le Québec lui-même est engagé auprès de la Convention sur la diversité biologique et qu'il n'attend pas le reste du Canada pour élaborer et mettre en œuvre les stratégies, parce que le Canada est encore plus loin.

Affaires émanant des députés

Il faut comprendre que le territoire du Québec n'appartient pas au gouvernement fédéral, mais aux Québécois et aux Québécoises. Le Québec assume ses propres responsabilités à l'égard de la protection de son territoire, à l'égard de la protection de la nature. Au Québec, ce sont les lois environnementales du Québec qui protègent l'environnement. Ce n'est pas le fédéral. Le Québec fait partie de la Convention sur la diversité biologique et a réussi quand même en 2024 à atteindre 17 % de territoire protégé. L'Ontario est à 10,9 %, par exemple. Le Québec fournit donc sa part d'efforts et contribue à l'atteinte de la protection du territoire de 30 %, mais, encore une fois, le Québec a investi près de 908 millions de dollars dans son plan sur la nature. Le gouvernement fédéral, lui, n'a contribué qu'à hauteur de 100 millions de dollars.

Il faut le voir avec une vue d'ensemble, et on voit actuellement d'autres reculs importants de la part du gouvernement fédéral qui viendraient plus qu'annuler ses initiatives, comme l'initiative de la motion M-15 qui, encore une fois, est importante et que nous soutenons. Comment veut-on que le Canada atteigne ses objectifs si, ce qu'on voit actuellement, c'est une déréglementation des protections environnementales? C'est une ouverture du territoire à davantage d'exploitation pétrolière et gazière avec toutes les conséquences que cela entraîne. C'est une ouverture à de nouveaux pipelines qui viendraient avec des répercussions. Ça va même jusqu'à vouloir lever le moratoire sur les navires pétroliers sur la côte Ouest qui est en place depuis 1972, ce qui permettrait à des pétroliers d'aller dans ce territoire de haute valeur écologique.

Ce que nous demandons, c'est qu'on aille de l'avant et qu'on nous propose des mesures du genre. Le gouvernement doit transposer ça en loi, si possible, pour faciliter le don écologique. Nous ne pouvons cependant pas oublier l'éléphant dans la pièce. C'est l'échec d'un gouvernement à protéger la biodiversité. C'est une absence de plan. C'est zéro dollar dans le dernier budget pour la protection du territoire, la biodiversité et les parcs. On y voit au contraire des reculs alors que les libéraux ont des milliards pour les pétrolières.

C'est une belle initiative, oui, mais n'oublions pas le bilan complet de ce gouvernement, qui est un désastre d'un point de vue environnemental, comme le dit entre autres l'ancien ministre de l'Identité et de la Culture canadiennes, le député de Laurier—Sainte-Marie.

• (1835)

[Traduction]

RECOURS AU RÈGLEMENT

LES QUESTIONS N^{OS} 461 ET 470 INSCRITES AU FEUILLETON

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole pour répondre au rappel au Règlement soulevé plus tôt par le député de Tobique—Mactaquac. Je confirme à la Chambre que le député de Laurier—Sainte-Marie était ministre lorsqu'il a signé les réponses aux questions n^{os} 461 et 470.

Le vice-président: Je remercie le secrétaire parlementaire de cette précision. J'ai consulté les greffiers au Bureau au cas où le secrétaire parlementaire soulèverait cette question. Lorsque le secrétaire parlementaire a déposé les réponses aux questions inscrites au Feuilleton, il l'a fait au nom du ministère, de sorte que ces réponses étaient considérées comme exactes au moment où elles ont été présentées à la Chambre. Par conséquent, l'affaire est considérée

comme close. La question ne sera pas renvoyée à un comité. Cette affaire est close.

LES DONS ÉCOLOGIQUES

La Chambre reprend l'étude de la motion.

Wade Grant (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole à propos du Programme des dons écologiques du Canada pour fournir des renseignements qui pourraient aider les députés à débattre de la motion n^o 15.

Avant de commencer, je tiens à souligner que nous sommes réunis sur le territoire traditionnel non cédé des Algonquins anishinabes. Je tiens également à reconnaître que le territoire et les eaux du Canada sont les terres ancestrales et les territoires traditionnels des Premières Nations, des Inuits et des Métis.

Je sais pertinemment que les peuples autochtones prennent soin de ces milieux depuis des milliers d'années et que leurs connaissances et leur rôle structurant restent essentiels aujourd'hui pour les efforts de conservation. Je me rappelle avoir grandi à l'embouchure du fleuve Fraser. C'était mon jardin et mon terrain de jeu, là où je jouais dans l'eau et je pêchais le saumon. Je continue à le faire aujourd'hui, mais pas de la même manière que mes ancêtres l'ont fait pendant des milliers et des milliers d'années.

Au fil des ans, alors que nous accueillons beaucoup, beaucoup de personnes sur notre territoire, nous avons pris conscience que tous les Canadiens se soucient profondément de la nature. Nous dépendons d'écosystèmes sains pour bénéficier d'un air pur, d'une eau saine, d'un climat stable, d'un approvisionnement alimentaire stable et d'innombrables avantages culturels et récréatifs.

Pourtant, la nature subit des pressions de plus en plus grandes. Changements climatiques, pertes d'habitat, pollution, fragmentation du territoire: tous ces facteurs contribuent au déclin de la biodiversité, ici et ailleurs dans le monde. Cette réalité est la preuve que nous devons agir de manière concertée et de toute urgence pour stopper et renverser le déclin de la nature.

Le Programme de dons écologiques fait partie des outils qui aident le Canada à atteindre cet objectif. Il favorise la conservation volontaire et à long terme de terrains privés écosensibles et il sert de complément aux efforts de conservation des partenaires fédéraux, provinciaux, territoriaux, autochtones et communautaires.

Ce programme permet également aux Canadiens qui détiennent des terres écosensibles d'en faire don, en partie ou en totalité, à un bénéficiaire admissible. Il peut s'agir du gouvernement fédéral, des provinces, des territoires, des municipalités ou d'organismes caritatifs voués à la conservation de l'environnement qui sont autorisés par Environnement et Changement climatique Canada. À partir de ce moment-là, le bénéficiaire a la responsabilité de protéger la biodiversité et la valeur environnementale des terrains en question. Résultat: des écosystèmes importants demeurent intacts pour les générations futures.

Affaires émanant des députés

Ce programme est administré par Environnement et Changement climatique Canada et il soutient de nombreux partenaires. Cette approche axée sur la collaboration favorise l'essor constant du programme depuis sa création. Depuis 30 ans, plus de 2 000 dons écologiques ont été faits au Canada. Collectivement, ces dons représentent plus de 261 000 hectares d'habitat — ce qui est supérieur à la superficie de l'Île-du-Prince-Édouard —, pour une valeur totale estimée à plus de 1,4 milliard de dollars.

Les terrains qui font l'objet d'un don doivent être reconnus comme écosensibles par le ministre de l'Environnement. Bon nombre d'entre eux aident à protéger des espèces en péril, des milieux humides, des prairies, des régions côtières, des forêts ou d'autres écosystèmes qui disparaissent ou qui sont menacés. Les dons sont faits pour toutes sortes de motifs et dans un contexte propre à chaque lieu. Certains propriétaires sont des personnes très soucieuses de la conservation. D'autres sont des agriculteurs, des éleveurs ou des propriétaires d'entreprise qui veulent protéger durablement la valeur naturelle de leur terrain.

Bien que la plupart des donateurs participent au programme en raison de leur attachement à la conservation, la Loi de l'impôt sur le revenu prévoit des mesures qui incitent à faire don de terres écosensibles. Ces mesures incitatives contribuent à réduire les obstacles financiers et elles favorisent la participation des propriétaires fonciers. Voici les principales mesures fiscales du programme. Les sociétés donatrices peuvent déduire la pleine valeur du don de leur revenu imposable. Les particuliers bénéficient pour leur part d'un crédit d'impôt non remboursable pour la valeur admissible du don. Le gain en capital sur les dons écologiques est ramené à zéro, ce qui n'est pas négligeable parce que, pour la plupart des autres dons de bienfaisance, 50 % du gain en capital est imposable. Les donateurs peuvent reporter pendant 10 ans la part inutilisée de leur don. De plus, il n'y a pas de limite à la valeur des dons écologiques qui peuvent être déclarés au cours d'une année.

Une réduction de l'impôt fédéral à payer entraînera également une réduction de l'impôt provincial. Lorsque l'aide fédérale et l'aide provinciale sont combinées, le taux global de soutien fiscal pour les dons écologiques peut être considérable, puisqu'il atteint souvent 80 %, selon la province. Ce niveau de soutien reflète les avantages publics qui découlent de la conservation des terres écosensibles.

La loi établit des critères précis pour déterminer qui peut recevoir des dons écologiques. Les bénéficiaires admissibles comprennent les gouvernements provinciaux et territoriaux, le gouvernement fédéral, les municipalités, les organismes municipaux ou publics qui exercent une fonction gouvernementale et les organismes de bienfaisance voués à l'environnement qui ont été approuvés par Environnement et Changement climatique Canada.

Les dons aux municipalités ou aux organismes de bienfaisance doivent également être approuvés au cas par cas afin de confirmer que l'entité en cause a les moyens de protéger durablement la valeur écologique du terrain. Si les bénéficiaires souhaitent par la suite céder le terrain ou en modifier l'utilisation, ils doivent obtenir l'autorisation écrite du ministre de l'Environnement. Les cessions ou les changements d'utilisation non autorisés entraînent une pénalité fiscale qui équivaut à 50 % de la juste valeur marchande de la terre écosensible au moment de la cession ou du changement d'utilisation.

• (1840)

Depuis sa création en 1995, le Programme des dons écologiques a été amélioré à diverses reprises afin de le rendre plus transparent et plus équitable ainsi que d'améliorer les résultats des efforts de conservation. À l'origine, les dons écologiques n'étaient pas soumis aux règles habituelles à l'égard du plafond de revenu. Des balises rigoureuses ont également été mises en place afin que les terrains donnés ne puissent pas être revendus ni utilisés à d'autres fins sans l'approbation du gouvernement fédéral.

En 1997, le Parlement a revu la méthode d'évaluation des intérêts partiels, comme les conventions de conservation, les servitudes de conservation et les servitudes personnelles, de manière à refléter fidèlement le montant du don. D'autres améliorations ont suivi en 2000, notamment une réduction du taux d'inclusion des gains en capital et l'obligation pour le ministre de l'Environnement de déterminer la juste valeur marchande de chaque don, avec possibilité d'appel pour les donateurs. Depuis 2006, les dons écologiques sont entièrement exonérés d'impôt sur les gains en capital. En 2014, la période de report des dons a été portée de 5 à 10 ans. En 2017, les dons de servitudes personnelles, au Québec, pour une durée d'au moins 100 ans sont devenus admissibles en tant que dons écologiques. Ces changements témoignent de l'intérêt que le Parlement porte depuis toujours à la protection des terres écosensibles en imposant des règles précises et une reddition de comptes rigoureuse.

Par ailleurs, Environnement et Changement climatique Canada a récemment terminé une évaluation du programme couvrant les exercices 2018-2019 à 2023-2024. Dans son évaluation, le ministère a examiné la conception, la mise en œuvre et l'efficacité du programme, de même que son alignement sur les priorités du gouvernement. Les conclusions étaient positives. L'évaluation a montré que la conception du programme demeurait solide, que le processus d'évaluation des dons écologiques était rigoureux et protégeait les ressources publiques, et que les objectifs de rendement étaient systématiquement atteints.

Le Programme des dons écologiques offre un excellent rapport qualité-prix. En fait, la valeur totale des terres protégées était plus de quatre fois supérieure à ce que le gouvernement fédéral a dû déboursier.

L'évaluation a également mis en évidence plusieurs défis. Les donateurs et les bénéficiaires ont signalé que certains aspects du programme peuvent être complexes et parfois lents. En outre, les communautés et organisations autochtones qui souhaitent devenir bénéficiaires de dons écologiques se heurtent à des obstacles particuliers.

Sur la base de cette évaluation, Environnement et Changement climatique Canada a formulé deux recommandations: revoir et améliorer la prestation du programme afin d'en accroître la rapidité, la prévisibilité et la transparence; et élaborer des documents de communication et d'orientation pour aider les communautés et les organisations autochtones qui souhaitent recevoir des dons écologiques. Pour donner suite à ces recommandations, le ministère a élaboré un plan d'action en cinq points qu'il devrait mettre en œuvre en 2026 et en 2027.

Affaires émanant des députés

Le Programme des dons écologiques est un outil de conservation établi depuis longtemps qui favorise la protection volontaire de terres privées écosensibles. Il concilie des protections environnementales rigoureuses avec des règles fiscales et des mesures de reddition de comptes claires. Il a contribué à protéger d'importants habitats partout au pays et il continue d'évoluer pour mieux répondre aux besoins des donateurs, des collectivités et des partenaires en matière de conservation.

La motion M-15 soulève des questions liées au traitement fiscal des dons de bienfaisance. Elle invite également le gouvernement à envisager des approches qui soutiennent davantage la conservation, par exemple en examinant la parité entre les dons écologiques et les autres types de dons aux organismes de bienfaisance voués à la conservation. Bien que la motion M-15 ne soit pas contraignante, elle cadre avec l'objectif national plus large de protéger la biodiversité et de respecter les engagements du Canada au titre du Cadre mondial de la biodiversité. Il s'agit notamment de protéger 30 % des terres et des eaux d'ici 2030.

J'espère que ces informations aideront les députés alors qu'ils poursuivent cet important débat, et je remercie la Chambre de m'avoir donné l'occasion de faire ces observations aujourd'hui.

• (1845)

Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC): Monsieur le Président, aujourd'hui est une journée fort importante. C'est en effet l'anniversaire de mon adjointe Gelila, alors j'invite tous les députés à se joindre à moi pour lui souhaiter un joyeux anniversaire.

Puisqu'il est question de la motion n° 15, qui n'est pas une mesure législative — j'y reviendrai — et qui traite de questions environnementales, j'aimerais parler brièvement du pseudo-protocole d'entente signé par l'Alberta et le gouvernement fédéral et de ce que les gens surnomment de plus en plus « le pipeline de Schrödinger ».

Les députés ont sans doute déjà entendu parler du chat de Schrödinger et de l'expérience de la pensée voulant que, si un chat qui se trouve dans une boîte est exposé à certains événements ou à certaines conditions, il est possible de considérer que le chat existe et n'existe pas tout à la fois. Je crois que cela ferait un bon modèle pour les politiques du premier ministre sur les pipelines. Il nous propose le pipeline de Schrödinger, qui n'existe pas dans l'esprit de certains électeurs, peut-être en Colombie-Britannique, ou des députés de la Colombie-Britannique, mais qui existe dans l'esprit des électeurs d'autres régions.

Malgré les bonnes intentions et les vaillants efforts du gouvernement de l'Alberta, nous sommes encore aux prises avec le pipeline de Schrödinger, c'est-à-dire un processus dans lequel sont inscrites des interdictions. À mon avis, le gouvernement continue d'être profondément malhonnête sur ces questions, puisqu'il ne propose pas le processus clair qu'il pourrait parfaitement proposer, à savoir la promesse d'autoriser les projets nationaux d'infrastructures qui sont du ressort du gouvernement national.

J'attends impatiemment le jour où le Canada sera dirigé par un gouvernement conservateur. Il ne sera alors pas seulement question d'expériences de la pensée sur des pipelines qui pourraient à la fois exister et ne pas exister, car le pays pourra alors compter sur un vrai pipeline qui stimulera le développement économique et créera les emplois dont il a désespérément besoin.

Revenons à la motion n° 15. Il s'agit d'une motion d'initiative parlementaire qui nous a été proposée par un député du parti ministériel. Les députés savent que la Chambre a coutume de procéder à un tirage au sort pour déterminer quels députés pourront présenter un projet de loi ou une motion, et dans quel ordre. Ce tirage est très important pour les députés. Nous travaillons tous très fort pour nous faire élire. C'est donc quelque chose d'apprendre, dès notre arrivée ici, que c'est la chance qui va décider si nous pourrions présenter un projet de loi ou pas.

Je dois dire que j'ai été malchanceux au cours des dernières législatures. En effet, je n'avais pas eu l'occasion de présenter un projet de loi pour en débattre. J'ai eu un peu plus de chance au cours de la présente législature, et j'aurai bientôt l'occasion de présenter un projet de loi. Je ne dirai pas encore aux députés de quoi il s'agit, mais je sais que le député de Winnipeg-Nord s'est déjà engagé à voter en sa faveur.

Les députés peuvent choisir comment ils souhaitent utiliser leur temps de parole. Ce député a manifestement eu beaucoup de chance au tirage au sort. Il a la possibilité de présenter un projet de loi ou une motion. Il a présenté une motion concernant le don de propriétés écologiques. Je pense que cette motion est ambiguë à bien des égards. En effet, elle n'invite pas nécessairement le gouvernement à apporter des changements spécifiques. La nature d'une motion n'exige pas ces changements. La motion en question demande au gouvernement de reconnaître l'importance d'un crédit d'impôt existant, de reconnaître l'importance d'accorder un crédit d'impôt équivalent aux dons en argent pour le don de terres, et d'envisager de modifier la Loi de l'impôt sur le revenu afin d'assurer l'équité fiscale entre les différents types de dons de conservation.

La motion en question est assez vague. Par ailleurs, elle n'est pas contraignante, et n'oblige donc pas le gouvernement du Canada à faire quoi que ce soit. Avec tout le respect que je lui dois, je pense que si le député a des convictions sur une question particulière, il aurait au moins pu présenter une motion qui enjoigne plus précisément au gouvernement de prendre certaines mesures. Mon collègue aurait pu présenter un projet de loi qui apporterait le changement qu'il souhaite voir se produire; pourtant, il a choisi de ne pas le faire.

• (1850)

Je me demande vraiment comment il est arrivé à ce choix. Pourquoi un député choisirait-il de présenter une motion aussi vague? Peut-être parce qu'il sait qu'il y a un public politique pour ce genre de chose. Le but serait alors de montrer qu'il connaît l'existence d'un usage que les gens considèrent comme louable, alors pourquoi ne pas s'associer à cet usage et, par le fait même, aux bons sentiments qui viennent avec? Malheureusement, il s'agit d'une occasion ratée, car pourquoi se contenter d'une motion quand on peut changer la loi? Les élus qui sont favorisés par le tirage au sort ont le pouvoir bien réel de changer la loi avec le texte qu'ils décident de présenter.

Cela dit, en toute justice pour le député, j'imagine que c'est souvent ce qui arrive au sein du parti ministériel quand un député sort des rangs — et je n'ai pas la preuve de ce que j'avance — et dit: « Voici ce que j'aimerais faire. » Le Cabinet répond que ce n'est pas dans ses intentions, mais qu'il aimerait malgré tout avoir l'air sympathique aux yeux des gens qui pensent le contraire, alors au lieu d'apporter le changement réclamé, ils font comprendre au député qu'il devrait simplement présenter une motion qui cristallise ces bons sentiments.

Tout comme j'ai parlé du pipeline de Schrödinger qui, en même temps, existe et n'existe pas, la motion n° 15 nous livre en quelque sorte des modifications de Schrödinger à la Loi de l'impôt sur le revenu, c'est-à-dire qu'on peut prouver leur existence en ce sens que la motion est l'expression d'une préoccupation et d'un intérêt, mais la modification n'a pas été apportée. Je ne fais que souligner une évidence. Si le gouvernement voulait vraiment faire ce qu'il dit, il aurait pu le faire dans le budget.

Un budget vient d'être déposé. Si le gouvernement était sérieux au sujet de la politique énoncée dans la motion n° 15, s'il voulait vraiment la mettre en œuvre et si le député avait convaincu ses propres collègues libéraux et les membres du Cabinet, la politique du gouvernement aurait déjà été établie et les mesures auraient été prises. Les libéraux ont choisi de ne pas procéder ainsi et d'utiliser plutôt cette motion pour manifester leur intérêt sans rien faire.

Il est tout particulièrement important de souligner l'ambiguïté de la mesure, car, dans sa forme actuelle, le Programme des dons écologiques prévoit, de façon générale, un traitement égal pour les dons de terrains et les dons en argent. Cela dit, des changements ou ajustements sont apportés pour tenir compte de certains des coûts associés à un don en nature, comme les frais d'évaluation et les frais juridiques. Le traitement est donc égal, sous réserve de certaines limites ou modifications qui prennent en considération les coûts réels associés à cette transaction.

Le député veut-il dire qu'une personne qui fait un don en nature plutôt qu'en argent devrait en fait obtenir un crédit plus généreux pour ce don, ou est-il en faveur d'un traitement égal parce qu'il juge que le système actuel n'est pas équitable? Ces questions stratégiques précises et importantes ne seraient pas résolues, puisqu'il ne s'agit pas d'un projet de loi. Le travail difficile consistant à légiférer exigerait de répondre à ces questions, ce qu'une motion ne fait pas.

Encore une fois, avec tout le respect que je dois au député, je ne pense pas que ce soit un problème qui lui soit propre ou qui soit propre à une personne en particulier au sein du gouvernement. Il s'agit d'un problème qui touche l'ensemble du gouvernement, lequel se concentre non pas sur les résultats, mais sur l'envoi de signaux. C'est la continuation d'une approche politique à la Trudeau, qui consiste à faire semblant de se soucier d'une ou de plusieurs causes ou de ressentir une affinité avec des groupes aux objectifs bien précis, sans prendre aucune mesure concrète en ce sens.

Je peux dire que cela reflète une certaine mentalité. Le député aurait pu présenter un projet de loi, mais il a choisi de ne pas le faire. Je vais en rester là.

• (1855)

[Français]

Le vice-président adjoint (John Nater): Nous reprenons le débat.

Le député de Jonquière a la parole et il n'a que deux minutes pour prononcer son discours.

Mario Simard (Jonquière, BQ): Monsieur le Président, ce n'est pas très généreux, mais ce sera suffisant.

Je tiens à féliciter mon collègue de Brome—Missisquoi pour sa motion. Il n'y a pas de petits gestes en matière d'environnement et de protection de la biodiversité. C'est essentiel.

Toutefois, je suis obligé, en deux minutes, de souligner l'ironie de la situation. Nous avons assisté la semaine passée au départ d'un

Ordres émanant du gouvernement

ancien ministre de l'Environnement. Ce ministre, qui avait, je crois, un rôle important au sein du Cabinet, est parti pour des raisons environnementales. C'est vrai qu'il n'y a pas de petits gestes en matière d'environnement, mais malheureusement, le gouvernement a fait la démonstration, la semaine dernière, qu'il n'avait pas le courage de maintenir des règlements, que je trouve déjà bancals, pour assurer à nos générations futures un environnement un peu plus propre et un peu plus en santé. Il faut quand même le faire.

J'ai travaillé au Comité permanent des ressources naturelles sur le plafonnement des émissions de gaz à effet de serre. Au lieu de véritablement mettre un plafond sur les émissions de gaz à effet de serre, on a essayé, par des stratégies de captation et de séquestration du carbone, de réduire l'empreinte d'un secteur qui aurait pu produire davantage. Cette demi-mesure ne faisait pas l'unanimité et était jugée par plusieurs groupes environnementaux comme étant insuffisante.

Eh bien, la semaine dernière, le gouvernement a complètement « scrapé » cette mesure, et le mot est faible. Nous sommes face à un gouvernement qui est prêt à faire les pires bassesses pour le secteur gazier et pétrolier et qui n'est pas prêt à mettre en place des mesures costaudes pour protéger l'environnement, alors même que d'autres secteurs d'activité économique dont l'empreinte carbone est beaucoup plus faible que celle du secteur gazier et pétrolier sont laissés de côté. Ce que le gouvernement a annoncé la semaine dernière, c'est qu'il était prêt à ouvrir les vannes au secteur pétrolier. On le sait, le pipeline n'existera pas, mais il y aura quand même des milliards de dollars qui seront investis en crédits d'impôt pour la captation et la séquestration du carbone. C'est honteux.

[Traduction]

Le vice-président adjoint (John Nater): La période réservée à l'étude des affaires émanant des députés est maintenant écoulée, et l'affaire retombe au bas de l'ordre de priorité du Feuilleton.

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

[Français]

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE CANADIENNE

(La Chambre se forme en comité plénier, sous la présidence de M. John Nater, pour étudier l'affaire émanant du gouvernement n° 3.)

Le vice-président adjoint: Avant d'entamer le débat de ce soir, j'aimerais rappeler aux honorables députés la manière dont les délibérations se dérouleront.

Chaque député qui prendra la parole se verra accorder 10 minutes pour le débat, suivies de 10 minutes pour les questions et les observations.

[Traduction]

Conformément à l'ordre adopté le mardi 2 décembre, les députés peuvent partager leur temps de parole avec un autre député. La période prévue pour le débat peut être prolongée au-delà de quatre heures, au besoin, de manière à inclure un minimum de 12 périodes de 20 minutes chacune. La présidence ne recevra ni demande de quorum, ni motion dilatoire, ni demande de consentement unanime.

Nous pouvons maintenant commencer le débat exploratoire.

Ordres émanant du gouvernement

● (1900)

L'hon. Maninder Sidhu (au nom du ministre des Transports) propose:

Que le comité prenne note de l'industrie automobile canadienne.

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.) Monsieur le président, je vais partager mon temps de parole.

Je commencerai par souligner l'importance de l'industrie automobile, non seulement pour la province de l'Ontario, mais aussi pour l'ensemble du Canada. Quelle que soit la région du pays, cette industrie a une incidence sur tout le monde, que ce soit directement ou indirectement. Je souligne que le premier ministre et les ministres responsables de ce dossier se soucient beaucoup de ce qui se passe dans l'industrie et dans la vie des familles touchées par les événements que nous observons actuellement dans l'industrie automobile du Canada. Il n'y a aucun doute à ce sujet.

J'espère qu'au cours du débat exploratoire, nous entendrons des réflexions et des recommandations positives, et que les députés ne vont pas se limiter à critiquer le gouvernement ou à faire de la politique à outrance. C'est le temps de présenter des idées.

Voici le contexte général. L'industrie automobile contribue beaucoup aux exportations globales du secteur manufacturier. Le cœur de ce secteur est en Ontario, mais comme j'ai dit, ce secteur touche beaucoup de gens aux quatre coins du pays. Je me souviens de l'époque où j'étais dans l'opposition et où je parlais du Pacte de l'automobile que Lester B. Pearson avait mis sur pied et des effets positifs de cet accord conclu avec notre voisin, au sud, dans une optique d'équité afin de faire avancer une industrie dans l'intérêt supérieur de nos deux pays à la fois. Voilà à quoi servait le Pacte de l'automobile.

Cet accord permettait au Canada et aux États-Unis d'exceller dans l'industrie automobile, et les trois grands constructeurs automobiles étaient vraiment grands. Aujourd'hui, pour fabriquer une automobile, il y a différentes pièces qui circulent d'un pays à l'autre et qui se font souvent assembler dans l'un ou l'autre de ces pays. L'industrie assujettie au Pacte de l'automobile ne se limite pas à l'assemblage du véhicule; elle englobe la construction des moteurs, la fourniture et l'exportation des pièces et, ultimement, le véhicule lui-même.

Le Canada et les États-Unis ont tous deux grandement profité de cet accord et du partage des responsabilités. Lorsque nous parlerons des employés et de leurs familles, ce soir, il sera très important de rappeler que nous sommes au beau milieu d'une guerre commerciale. C'est la réalité. Personne ne peut prévoir ce qui va arriver ni faire disparaître le problème d'un coup de baguette magique. Ce n'est pas comme ça que les choses se passent.

Je crois que le premier ministre et le gouvernement doivent faire preuve de patience et de persévérance. Nous devons conclure le meilleur accord possible pour les Canadiens. Si, pour y arriver, nous devons attendre un certain temps, alors attendons. Nous ne devons pas capituler. Nous devons reconnaître que cette industrie est trop importante pour notre pays et que nous devons prendre le temps nécessaire pour veiller à ce qu'elle ait un avenir sain et vigoureux. C'est très important parce que c'est une industrie qui se porte très bien depuis des décennies. Non seulement elle peut continuer à bien se porter, mais elle peut croître grâce au marché des véhicules électriques. Nous constatons la qualité du travail effectué chaque jour, que ce soit sur la chaîne de montage ou à l'étape de la

fabrication des pièces qui iront sur la chaîne de montage. Nos travailleurs de calibre mondial et leurs familles comptent sur le Parlement pour faire de son mieux. Nous devons commencer à collaborer davantage et à faire valoir l'importance de cette industrie.

● (1905)

Je mets au défi tous les députés, quel que soit leur parti politique, de prendre leurs responsabilités et de parler de ce qui est bon pour l'industrie.

Raquel Dancho (Kildonan—St. Paul, PCC): Monsieur le président, le député a parlé d'une baguette magique. Il n'y a pas de solution facile pour mettre fin à cette guerre commerciale. Toutefois, le gouvernement pourrait brandir une baguette magique, en quelque sorte, et reléguer aux oubliettes de l'histoire l'obligation relative aux véhicules électriques.

Au comité, les représentants du secteur de l'automobile nous ont clairement dit que l'obligation imposée par le gouvernement libéral relativement aux véhicules zéro émission est extrêmement dommageable pour leur secteur et qu'elle risque d'entraîner la perte de plus de 100 000 emplois. Le secteur automobile devra payer près de 3 milliards de dollars en unités de conformité, et tout cet argent ira à des entreprises comme Tesla. Ils imploront le gouvernement de bien vouloir mettre fin à cette obligation, car elle nuit à leurs perspectives de réussite au Canada.

Le député est-il prêt à faire cela pour le secteur de l'automobile?

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le président, je pense qu'il est important de reconnaître que le premier ministre travaille déjà avec les représentants de l'industrie sur ce dossier et que l'obligation a été repoussée, si j'ai bien compris. Dans quelle mesure? Je n'en connais pas les détails.

Cependant, ce que je peux vous assurer, c'est que le gouvernement et particulièrement le premier ministre comprennent très bien les enjeux. Le premier ministre comprend également à quel point il est important de bien faire les choses, car nous devons aux travailleurs, aux familles et à l'ensemble du Canada de faire tout ce qui est en notre pouvoir pour protéger l'avenir de l'industrie automobile et veiller à ce qu'elle continue de croître.

Dominique O'Rourke (Guelph, Lib.): Monsieur le président, nous avons bien l'intention de conclure un accord avec les États-Unis, mais pas à n'importe quel prix. Il faut que ce soit un accord avantageux.

En attendant, mon collègue pourrait-il nous parler un peu des mesures prévues dans le budget qui permettront de prêter main-forte dès maintenant à l'industrie et à ses travailleurs?

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le président, vu la région que la députée représente, je sais qu'elle a très à cœur l'industrie, en particulier les travailleurs et les familles qui en dépendent. C'est pourquoi, dans les secteurs de l'automobile et de la sidérurgie, le gouvernement a cherché des moyens d'offrir un soutien financier aux travailleurs ainsi que d'aider les industries à traverser cette période difficile.

Nous ne voulons pas de pertes d'emplois. Nous voulons faire tout ce qui est en notre pouvoir pour protéger les emplois et offrir aux travailleurs et aux familles les aides dont ils ont besoin.

Raquel Dancho: Monsieur le président, je précise encore une fois qu'en ce qui concerne l'obligation relative aux véhicules électriques, seulement 14 % des deux millions de véhicules neufs achetés au Canada l'année dernière étaient des véhicules électriques. En fait, cela représentait en septembre dernier une baisse de 43 % par rapport à l'année précédente. J'aimerais donc demander au député comment il compte s'y prendre pour atteindre ses objectifs. D'après ce que nous comprenons, pour atteindre simplement l'objectif du gouvernement de 23 % de ventes de véhicules électriques neufs en 2027, il faudrait que les ventes de véhicules électriques augmentent de plus de 250 % en seulement 13 mois à compter d'aujourd'hui.

En fin de compte, 95 % de la totalité des voitures construites en ce moment dans les usines d'automobiles canadiennes ne pourraient être vendues dans le cadre de l'obligation du gouvernement libéral relativement aux véhicules électriques.

J'attire votre attention sur la question suivante: comment les libéraux comptent-ils assurer la survie de notre secteur automobile alors que les gens n'achètent vraiment pas autant de véhicules électriques que ce que les libéraux demandent dans le cadre de leur obligation relative aux véhicules électriques? J'aimerais entendre l'avis du député à ce sujet.

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le président, le premier ministre a déjà fait part de ses commentaires concernant l'obligation relative aux véhicules électriques. Que ce soit à l'échelon fédéral ou provincial, nous avons constaté un vif intérêt pour la manière dont nous pourrions faire avancer les deux objectifs tout en protégeant l'industrie. Le premier ministre lui-même a été très clair à ce sujet lorsqu'il a indiqué que nous allions retarder certaines obligations, dont celle touchant les véhicules électriques.

• (1910)

Karim Bardeesy (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le président, je remercie mes collègues de Winnipeg-Nord, de Kildonan—St. Paul et de Guelph de leurs interventions.

J'aimerais reprendre là où le député de Winnipeg-Nord s'est arrêté et parler de ce qui a soutenu ce secteur et contribué à sa résilience depuis tant d'années.

Nous sommes probablement tous au courant de l'état général du secteur. En 2024, le Canada a produit environ 1,3 million de véhicules légers, dont environ 1,1 million ont été exportés vers les États-Unis. Nous savons aussi que le député de Joliette—Manawan s'intéresse particulièrement au secteur des véhicules lourds, dont l'importance est particulièrement marquée au Québec. Ce travail manufacturier et les industries connexes génèrent environ 125 000 emplois directs, dont 80 % se trouvent en Ontario; ils représentent environ 8 % du PIB manufacturier et 0,7 % du PIB global.

Ce sont les chiffres globaux, mais chacun de ces emplois subvient en tout ou en partie aux besoins d'une famille. Il y a également des avantages en aval dans les collectivités de tout le pays, en particulier dans le Sud de l'Ontario. Je souligne également que l'avenir des véhicules électriques qui se dessine et se précise se caractérise par une répartition encore plus large des emplois dans tout le Canada, ce qui est un motif de se réjouir quand on pense à la réussite future de ce secteur.

En ce qui concerne l'histoire de ce secteur, on construit des voitures d'une manière ou d'une autre au Canada depuis plus de 100 ans. Il s'agit vraiment d'une histoire d'adaptation et de change-

ment en réponse aux pressions économiques ou politiques, mais en construisant constamment la base industrielle, la base de talents et l'innovation que les acheteurs de véhicules attendent, que le marché attend et que le Canada et les Canadiens ont été en mesure de fournir.

Il y a eu plusieurs époques, comme mon collègue l'a mentionné. Il y a eu le Pacte de l'automobile, qui a joué un rôle clé et qui a donné le ton aux relations commerciales que nous entretenons avec les États-Unis. Il nous a permis de fabriquer et de vendre des produits sur le marché américain tout en développant notre propre marché ici, à une époque où le pays était très prospère. Dans les années 1980, nous avons été exposés à des menaces commerciales venant d'Asie orientale, mais nous avons réagi et nous avons réussi à attirer des investissements asiatiques, les constructeurs automobiles japonais Honda et Toyota.

Il y a eu les négociations de libre-échange qui ont donné lieu à l'ALENA. Malgré la récession assez importante de l'époque, les travailleurs ont continué de s'adapter et les investissements ont continué d'affluer. C'est également à cette époque que les Travailleurs canadiens de l'automobile se sont séparés des Travailleurs unis de l'automobile pour créer un fier syndicat canadien qui est devenu un partenaire fondateur d'Unifor.

Le secteur mondial des pièces automobiles, dont une grande partie est basée au Canada, a été fondé par des personnes qui étaient pour la plupart des outilleurs-ajusteurs et des immigrants originaires de divers pays européens arrivés ici dans les années 1950 et 1960. Ils ont créé des chefs de file mondiaux qui, en plus de faire tourner le secteur canadien de l'automobile et de créer des emplois chez nous, ont exporté des emplois et des investissements dans le monde entier pour ensuite ramener les profits et les retombées au Canada.

L'époque suivante a commencé au début des années 2000. J'étais alors associé à un gouvernement qui était un acteur clé à un moment où il y avait des inquiétudes quant au maintien du secteur de l'automobile en Ontario. Partout dans le monde, pas seulement en Ontario ou au Canada, les gouvernements ont commencé à établir des partenariats avec des entreprises et des syndicats pour attirer de nouveaux investissements. Nous sommes dans cette époque depuis un certain temps déjà.

On a rappelé à quelques reprises à la Chambre que la crise financière de 2007-2008 a créé une véritable rupture qui a poussé les gouvernements à intervenir de toute urgence. De ce côté-ci de la Chambre, nous avons déjà dénoncé la lenteur avec laquelle le gouvernement a agi à ce moment-là. Heureusement, les investissements nécessaires ont fini par être faits, ce qui nous a permis de soutenir, de conserver et de continuer à développer une partie des usines, des emplois et des secteurs.

Nous sommes désormais dans une nouvelle ère, où le secteur est peut-être confronté au pire différend commercial à ce jour, mais nous continuons de croître et d'investir. Ce modèle de partenariat est payant, comme en témoignent l'usine NextStar, à Windsor, ainsi que la giga-usine de St. Thomas. Dans cette ville, qui avait autrefois une usine de fabrication de Ford, on a désormais promis de construire non pas une, mais deux grandes usines pour soutenir l'avenir des véhicules électriques.

Ordres émanant du gouvernement

• (1915)

En conclusion, grâce à un engagement soutenu, à une harmonisation des politiques, et à une volonté et un souci véritables pour les travailleurs, la qualité, l'innovation et la nécessité d'enraciner cette capacité manufacturière au Canada, cette industrie peut demeurer très solide.

Raquel Dancho (Kildonan—St. Paul, PCC): Monsieur le président, je comprends l'importance du contexte historique de la situation commerciale pour le débat que nous tenons à la Chambre sur ses répercussions sur le secteur de l'automobile.

J'ai une question d'ordre logistique à poser au député sur la mise en œuvre de l'obligation du gouvernement relative aux véhicules électriques. L'objectif est qu'en 2030, 100 % des véhicules neufs vendus soient électriques. Or, d'après ce que nous savons, le Canada dispose actuellement d'environ 37 000 bornes de recharge publiques, alors que si l'on atteint cette cible, il en faudrait 373 000 de plus pour répondre aux besoins. Autrement dit, il faudrait fabriquer 98 bornes par jour pendant les 10 prochaines années. Chaque borne coûte environ 300 000 \$, voire plus dans les régions rurales et nordiques.

On parle de 98 bornes par jour pendant 10 années consécutives, ce qui représente une facture de 112 milliards de dollars. Je ne sais pas si c'est prévu au budget ou si la question a été débattue.

Le député peut-il nous éclairer à ce sujet?

Karim Bardeesy: Monsieur le président, comme le sait ma collègue, à l'heure actuelle, l'application de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques est suspendue pour l'an prochain, et je sais que la ministre de l'Environnement, du Changement climatique et de la Nature travaille fort à ce dossier avec ses collègues.

Il est entre autres important de souligner vers où se dirigent les investissements, les ventes et l'intérêt des consommateurs dans ce secteur. D'ailleurs, les ventes de véhicules électriques ont augmenté de 50 % depuis 2023. Il s'agit d'une hausse importante alors même que plusieurs gouvernements mettent fin à leurs subventions pour l'acquisition d'un tel véhicule.

Il convient également de mentionner, et c'est en quelque sorte implicite dans la question de ma collègue, que ce qu'elle voit comme un obstacle constitue en fait une occasion d'investissement extrêmement prometteuse. Nous savons qu'une grande partie des bornes de recharge sont financées par le secteur privé, et je crois que l'on peut s'attendre à beaucoup d'autres investissements du genre.

[Français]

Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Monsieur le président, je remercie de son intervention mon collègue le secrétaire parlementaire de la ministre de l'Industrie. J'ai particulièrement aimé sa sensibilité à l'égard des travailleurs qui sont touchés par un conflit qui semble créé de toutes pièces par le gouvernement. En effet, le gouvernement devait régler le conflit avec les États-Unis en claquant des doigts. De plus, depuis 10 ans, les libéraux ont donné pratiquement tous les investissements dans l'économie canadienne au pétrole et à l'automobile en Ontario.

Or, on se retrouve dans une crise qui perdure. Mon collègue est-il gêné de l'inaction de son premier ministre pour régler cette crise et des répercussions que cela a sur les travailleurs?

Karim Bardeesy: Monsieur le président, selon nous, il est préférable de n'avoir aucune entente que d'avoir une mauvaise entente.

Je pense que les travailleurs, les syndicats et les syndicalistes veulent une politique comme ça.

Nous travaillons tous les jours pour obtenir la meilleure entente possible pour ce secteur, qui est si important. Nous n'allons pas sacrifier des emplois en signant n'importe quelle entente.

[Traduction]

Dominique O'Rourke (Guelph, Lib.): Monsieur le président, mon collègue, le secrétaire parlementaire de la ministre de l'Industrie, connaît fort bien certaines des mesures prévues dans le budget de 2025 pour aider les constructeurs automobiles et les fabricants de pièces à innover et à soutenir leurs travailleurs.

Mon collègue pourrait-il parler un peu plus de ces mesures?

Karim Bardeesy: Monsieur le président, ma collègue de Guelph, qui est à la tête du caucus de l'automobile, connaît toute l'innovation et l'expertise que le secteur doit à la région de Guelph.

C'est le genre de choses dans lesquelles nous voulons investir et nous continuons d'investir au moyen du budget, qu'il s'agisse d'investissements dans la recherche, l'innovation et les talents ou dans les corridors commerciaux, afin que les constructeurs automobiles ou les fabricants de pièces automobiles aient accès à d'autres marchés. Il est évident que le budget prévoit des mesures de soutien importantes pour les travailleurs.

Je pense que ce budget s'inscrit dans un contexte plus large qui met l'accent sur le coût de la vie et la croissance économique de la prochaine génération. Il comprend toute une série de mesures qui viennent étayer et soutenir cet objectif grâce à une infrastructure commerciale très solide. Je pense que c'est l'une des principales raisons pour lesquelles nous, de ce côté-ci, sommes si enthousiastes à propos de ce budget.

• (1920)

Raquel Dancho (Kildonan—St. Paul, PCC): Monsieur le président, je partagerai mon temps de parole.

L'histoire du secteur canadien de l'automobile est incroyable. Depuis plus de 100 ans, nous construisons des voitures de classe mondiale. Des générations de familles ont travaillé dans le secteur de l'automobile, qui a contribué à la longévité de villes remarquables comme Windsor, Brampton, Ingersoll, Oshawa, Sainte-Thérèse et bien d'autres au Québec et en Ontario. Il en est arrivé à générer plus de 14 milliards de dollars de PIB. C'est incroyable tout ce que le secteur de l'automobile apporte à l'économie canadienne et tous les débouchés qui en découlent. En effet, plus de 600 000 Canadiens travaillent directement ou indirectement dans ce secteur.

Le Canada produit environ 1,3 million de véhicules par année. Plus d'un million de véhicules sont construits ici par de la main-d'œuvre canadienne. Nous exportons de 70 % à 90 % de ces véhicules, surtout aux États-Unis. Bien entendu, l'accès au marché américain est essentiel pour le secteur canadien de l'automobile. La relation est d'une grande réciprocité. Nous savons que certaines voitures font environ neuf allers-retours entre le Canada et les États-Unis avant d'être achevées. C'est une relation très importante qui enrichit la fière histoire de ce secteur au Canada, un secteur que les conservateurs sont très fiers d'appuyer.

Malheureusement, comme on le sait, depuis l'administration Trump 2.0, il y a une application plus stricte, disons, de certaines règles commerciales et mesures tarifaires entre les deux pays, et ce resserrement des règles coûte très cher à l'économie canadienne. Il fait perdre des centaines, si ce n'est pas des milliers d'emplois dans plusieurs villes qui protègent ce secteur et produisent ces voitures pour les consommateurs du Canada et du monde entier.

Comme je l'ai dit, Donald Trump est revenu au pouvoir. Il a resserré une bonne part de ces règles, ce qui a d'énormes répercussions de semaine en semaine, dont des mises à pied et la réduction des quarts de travail. Il ne s'agit pas seulement de chiffres, mais de personnes en chair et en os. Il en va de régions entières qui reposent sur l'écosystème du secteur de l'automobile. Il est question de mécaniciens et de concessionnaires automobiles. Tout ce qui entoure ce secteur est fortement ébranlé par cette guerre commerciale.

Il faut savoir que M. Trump en parle depuis près d'un an. Son assèrmentation remonte à il y a près d'un an. Je crois que c'était en janvier. Le premier anniversaire au pouvoir du nouveau chef libéral et premier ministre s'en vient aussi, dans quelques mois.

Nous menons cette guerre commerciale depuis un certain temps déjà. Le temps passe, les pertes d'emplois se multiplient, mais nous n'avons toujours pas vu les résultats que les libéraux nous avaient promis lors des dernières élections. Ils ont fait campagne en affirmant qu'ils étaient les mieux placés pour affronter M. Trump, qu'ils joueraient du coude et qu'ils obtiendraient un accord avantageux pour le Canada, mais nous n'avons rien vu de tout cela.

En fait, ce qui m'inquiète profondément à titre de porte-parole en matière d'industrie, c'est que je n'ai pas entendu le moindre murmure indiquant qu'un accord dans le secteur automobile était en vue. Les libéraux ne communiquent pas avec le public et ne nous disent pas, en comité, qu'ils sont sur le point de conclure un accord dans le secteur automobile. Je trouve cela très préoccupant et cela ne devrait inspirer confiance à personne quant à leur capacité à tenir leurs promesses. Sinon, ils parleraient des progrès qu'ils accomplissent, ce qu'ils ne font pas.

Dans un avenir prévisible, il semble que nous allons nous retrouver dans cette situation. Nous commençons tout juste à constater les pertes d'emplois et les répercussions sur nos collectivités. Je suis très préoccupé par la situation dans laquelle nous nous trouverons dans un an si nous n'obtenons pas l'accord qui nous a été promis en tant que Canadiens.

Je pense qu'il y a lieu de se demander ce que nous pouvons faire. Qu'est-ce qui relève de notre souveraineté, de notre économie nationale, que nous pouvons contrôler? Il est évident que nous ne pouvons pas contrôler le président américain. Cela semble clair. Du moins, le premier ministre ne le peut pas et il ne peut pas conclure d'accord. Nous devons nous concentrer sur ce que nous pouvons contrôler.

Au comité, nous avons clairement entendu, de la part de tous les acteurs du secteur automobile, que l'une des meilleures choses que nous puissions leur offrir est de leur accorder un certain répit en reléguant aux oubliettes l'obligation imposée par le gouvernement libéral concernant les véhicules électriques. Les dommages que cela causera à l'économie canadienne et au secteur automobile sont considérables. On estime que 100 000 emplois disparaîtront et que la course aux unités de conformité fera passer jusqu'à 3 milliards de dollars du secteur automobile canadien vers des entreprises comme Tesla.

Ordres émanant du gouvernement

Il s'agit en réalité d'un obstacle insurmontable dans la mesure où les libéraux veulent que 100 % des véhicules neufs vendus d'ici 2030 soient électriques, alors qu'à l'heure actuelle, ce chiffre n'est que de 14 %. Cela ne tient pas compte de la diversité des besoins de l'économie canadienne, qu'il s'agisse des besoins ruraux ou urbains, ou du besoin de certains d'avoir un camion de travail. Cela ne tient pas compte des limites du secteur des véhicules électriques et n'aide en rien le secteur automobile. Nous avons entendu cela haut et fort.

Si nous, les conservateurs, étions au pouvoir aujourd'hui, l'une des premières mesures que nous prendrions pour soulager le secteur automobile serait de mettre fin à l'obligation relative aux véhicules électriques. J'espère que le gouvernement entendra nos demandes aujourd'hui et qu'il y donnera suite.

Karim Bardeesy (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le président, j'apprécie toujours les interventions de ma collègue de Kildonan—St. Paul. Je suis un peu déconcerté par toute l'attention qu'elle accorde au secteur des véhicules électriques, car les données dont nous disposons montrent qu'il s'agit d'un secteur en croissance qui, en fait, accroît la capacité manufacturière dans le Sud de l'Ontario.

À quels investissements et à quels projets visant à assurer l'avenir de notre secteur des véhicules électriques s'oppose-t-elle?

● (1925)

Raquel Dancho: Monsieur le président, nous n'avons pas assez de temps, ce soir, pour bien expliquer pourquoi nous nous opposons à cette approche. J'aime bien les véhicules électriques. J'espère en posséder un un jour, mais je ne veux pas être obligée d'en avoir un s'il ne répond pas aux besoins de ma famille ou s'il ne respecte pas notre budget. Je ne veux pas non plus que le secteur automobile soit mis en faillite parce qu'il est contraint de fabriquer quelque chose que personne n'achète et que, s'il fabrique ce que les gens veulent acheter, il devra payer des unités de conformité de 20 000 \$ qui serviront à enrichir des entreprises comme Tesla. Je n'ai rien contre Tesla, qui est une excellente entreprise, mais je préfère que cet argent reste au Canada.

Si le président me le permet, je peux m'étendre longuement sur certains des problèmes logistiques. J'ai déjà interrogé le député sur le plan visant à répondre aux besoins logistiques qui découlent de cette obligation relative aux véhicules électriques. Je le répète, nous avons besoin de plus de 373 000 nouvelles bornes de recharge en 10 ans, soit 98 par jour, pour un coût total de plus de 100 milliards de dollars. Cela ne figure nulle part dans le budget. Le gouvernement ne s'engage même pas à le faire. C'est irréaliste.

[Français]

Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Monsieur le président, ma collègue mentionne qu'elle aimerait peut-être avoir une voiture électrique un jour. Il y a quelque chose d'un peu choquant là-dedans parce que, dans les politiques des conservateurs à la Chambre, depuis deux ans, depuis trois ans, depuis quatre ans, on sent l'empreinte du lobbyisme du pétrole. On a voulu détruire à peu près toutes les subventions possibles qui étaient données pour l'innovation de la transition énergétique et pour l'innovation dans les PME pour améliorer l'efficacité des voitures électriques. On a éliminé le crédit pour permettre l'achat de véhicules électriques. La cible de 2035 est effectivement de moins en moins réaliste parce qu'on a tué cet écosystème qui était bon pour le Québec.

Ma collègue veut-elle toujours s'acheter un véhicule électrique?

*Ordres émanant du gouvernement**[Traduction]*

Raquel Dancho: Monsieur le président, je pense que personne, du côté des conservateurs, n'est contre les véhicules électriques. Encore une fois, nous sommes contre l'obligation d'acheter quelque chose qui ne fonctionne peut-être pas pour notre famille. Comme le député l'a très clairement souligné — et c'est tout à son honneur —, nous avons été les partisans les plus enthousiastes et les plus passionnés à la Chambre du secteur pétrolier et gazier.

Je ne vois pas en quoi ces deux choses sont contradictoires. L'une d'entre elles en particulier nous a donné une qualité de vie incroyable au Canada. En fait, je tiens à souligner que, en ce qui concerne le secteur gazier, si seulement nous pouvions exporter de plus grandes quantités de gaz naturel liquéfié vers des pays qui utilisent du charbon et d'autres énergies beaucoup plus émettrices, ce serait formidable de contribuer à réduire les émissions mondiales à l'aide du gaz canadien. Je ne sais pas pourquoi le député s'y oppose. Nous pouvons vraiment aider à atteindre les cibles mondiales de réduction des émissions à l'aide du gaz canadien. Je suis très fière des recettes fiscales qu'il procure, y compris au Québec, pour les infrastructures, les écoles et les hôpitaux canadiens. Je pense que nous pouvons tous être fiers du pétrole et du gaz. Je n'ai rien contre les véhicules électriques, mais je ne veux pas que l'on m'oblige à en acheter un.

Matt Strauss (Kitchener-Sud—Hespeler, PCC): Monsieur le président, c'est un grand honneur de prendre la parole au nom des habitants de Kitchener-Sud—Hespeler, dont des milliers travaillent dans la plus grande usine de voitures au Canada, l'usine Toyota d'Hespeler.

De ce côté-ci de la Chambre, nous avons expliqué à maintes reprises que l'obligation relative à la vente de véhicules électriques nuit actuellement aux travailleurs et qu'elle se traduit en somme par un transfert d'argent à Tesla, qui ne fabrique pas de voitures au Canada. C'est un transfert d'argent des travailleurs canadiens du secteur de l'automobile à un fabricant d'automobiles américain. Chaque fois que nous abordons ce sujet, les libéraux d'en face disent qu'ils sont en train d'étudier la question.

La députée a plus d'expérience en politique que moi. Peut-elle expliquer pourquoi les libéraux ne peuvent pas mettre fin à cette obligation dès aujourd'hui?

Raquel Dancho: Monsieur le président, je n'ai pas suffisamment d'expérience pour répondre à cette question, car la situation me dépasse. Le secteur de l'automobile implore le gouvernement de renoncer à l'obligation relative aux véhicules électriques et de cesser de l'obliger à fabriquer des produits que personne n'achètera, qui coûteront des milliards de dollars à l'industrie et qui entraîneront la perte de dizaines de milliers d'emplois, voire de 100 000 emplois selon certaines estimations.

Je ne comprends pas pourquoi les libéraux persistent dans cette voie. Cela n'a aucun sens. Je suis heureuse de constater une augmentation naturelle de l'utilisation des véhicules électriques. Je vais utiliser la minute qu'il me reste pour conclure en disant ceci: la quantité d'énergie nécessaire pour alimenter l'ensemble du parc de véhicules légers au Canada est énorme. Quand on envisage d'obliger les gens à acheter des véhicules électriques, il faut aussi parler du manque d'investissements dans les infrastructures énergétiques dans le budget.

Si les libéraux étaient sincères, ils investiraient plusieurs milliards de dollars dans le secteur de l'énergie afin de répondre aux

besoins énergétiques que nécessiteront les millions de véhicules électriques. Encore une fois, on parle de 23,6 millions de véhicules légers actuellement en circulation. Si chacun d'entre eux devait être rechargé chaque nuit, cela représenterait 27 kilowattheures par voiture par année. On parle de 64 térawattheures de nouvelle énergie qui seront nécessaires, ce qui équivaut à la consommation électrique de 6,4 millions de foyers canadiens ou de toute la province de l'Alberta. Personne ne nous explique comment cela sera possible. C'est irréaliste.

• (1930)

Michael Guglielmin (Vaughan—Woodbridge, PCC): Monsieur le président, je prends la parole ce soir au sujet d'une industrie qui est la pierre angulaire de la puissance manufacturière du Canada. L'industrie automobile du Canada n'est pas seulement un moteur économique: c'est le moteur économique de provinces comme l'Ontario et le Québec. Elle injecte environ 14 milliards de dollars dans notre PIB et permet à plus de 120 000 familles de rester dans la classe moyenne. Chaque emploi dans une usine d'assemblage soutient neuf emplois ou plus dans le reste de l'économie. Plus de 600 000 emplois directs et indirects dépendent de ce secteur, et la plupart des véhicules que nous construisons ici sont exportés aux États-Unis. Lorsque le secteur de l'automobile est ébranlé, des collectivités entières de l'Ontario et du Québec en ressentent immédiatement les effets.

À l'heure actuelle, en ce moment même, ces collectivités sont mises à rude épreuve. Les travailleurs d'Ingersoll, d'Oshawa, de Brampton et de Sainte-Thérèse sont confrontés à des avis de mise à pied ou à la crainte d'en recevoir un. On a perdu environ 500 emplois à l'usine CAMI d'Ingersoll. À Oshawa, des centaines de travailleurs de l'usine et de la chaîne d'approvisionnement sont touchés. À Brampton, environ 3 000 travailleurs de Stellantis et des milliers d'emplois chez les fournisseurs sont menacés. À Sainte-Thérèse, plus de 700 travailleurs de PACCAR risquent d'être touchés par les mises à pied.

Il faut bien comprendre quels sont les enjeux. Le président Trump a été très explicite: il veut que les investissements et les emplois quittent le Canada pour se rendre vers le sud. Le premier ministre a promis de négocier une victoire et de conclure un accord commercial avant le 21 juillet. Il a dit que les libéraux devaient former le gouvernement parce qu'ils étaient les seuls à pouvoir protéger le pays. Cette date limite est maintenant passée, et il n'y a aucun accord. Au lieu d'un accord, il y a de plus en plus d'incertitude. Ici, en ce mois de décembre, les résultats des mesures prises par le premier ministre libéral se traduisent par le choix de sociétés comme Stellantis d'investir des milliards de dollars et de créer des milliers d'emplois aux États-Unis, malgré les milliards de dollars que leur a accordés le gouvernement libéral.

Récemment, le comité de l'industrie a tenu trois réunions d'urgence sur le secteur de l'automobile. Le message des partenaires de l'industrie est clair: l'obligation imposée par les libéraux concernant les véhicules électriques ne fait qu'empirer une situation déjà difficile. Par exemple, Huw Williams, de la Corporation des associations de détaillants d'automobiles, nous a dit que l'obligation relative aux véhicules électriques rend le Canada moins compétitif, un endroit moins concurrentiel et un endroit où il est plus difficile d'attirer des investissements. Il a également dit que cette obligation est une « bombe à retardement ».

Qu'en est-il de Brian Kingston, de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules? Il a dit au comité que la suspension de l'obligation relative aux véhicules électriques n'a apporté aucune certitude et que sa suppression est la seule mesure simple que le gouvernement peut prendre aujourd'hui pour apporter une aide immédiate au secteur de l'automobile. Que dire de Flavio Volpe, de l'Association des fabricants de pièces d'automobile du Canada? Il a déclaré que l'obligation relative aux véhicules électriques est « ir réalisable, inapplicable et irréaliste ».

Comme si ce n'était pas suffisant, l'analyse du gouvernement révèle que cette obligation touchera de façon disproportionnée les personnes à faible revenu et les habitants des régions rurales parce qu'ils doivent payer plus cher pour leurs véhicules et leur électricité. Malgré tout, les députés libéraux qui siègent au comité ont défendu l'obligation relative aux véhicules électriques. Pour que les entreprises puissent faire des investissements en capital et établir un budget adéquat, on sait qu'elles ont besoin de certitude. Une suspension temporaire de l'obligation relative aux véhicules électriques n'apporte pas la certitude dont les investisseurs, les fabricants et les travailleurs ont besoin. Si les cibles pour les véhicules électriques ne sont pas atteintes, l'obligation pourrait coûter au secteur de l'automobile plus de 3 milliards de dollars d'ici 2030. Si l'obligation reste en vigueur, le Canada demeurera un endroit imprévisible et risqué pour la fabrication de véhicules.

Je dois dire aussi que, aujourd'hui même, le président Trump a annoncé son intention de réduire les normes de rendement énergétique des véhicules, ce qui pourrait entraîner le déplacement d'emplois et d'investissements de l'autre côté de la frontière. Il n'a jamais été aussi urgent de nous débarrasser de la taxe sur le carbone pour les industries. Les conservateurs estiment qu'il y a une meilleure voie à suivre. Premièrement, éliminons l'obligation relative aux véhicules électriques, ce qui nous permettra de cesser d'hypothéquer les constructeurs et les concessionnaires du pays. Deuxièmement, tant que les droits de douane américains seront en vigueur, exemptons les véhicules construits au Canada de la TVH, pour qu'il revienne nettement moins cher d'acheter un véhicule fait au Canada et que les constructeurs aient une raison de maintenir leur production dans notre pays. Troisièmement, abolissons la taxe sur le carbone pour les industries. Quatrièmement, faisons le nécessaire pour qu'à l'avenir, les subventions associées aux grands investissements dans le secteur de l'automobile soient assorties de garanties concrètes et incontournables en matière d'emploi, afin que les travailleurs et les contribuables soient protégés si les constructeurs décident de déménager ailleurs.

Le débat de ce soir va au-delà des modalités des politiques. Ce dont il est question, ce sont les travailleurs de l'usine Stellantis de Brampton qui doivent se lever avant l'aube pour assurer notre prospérité. Il est aussi question des chaînes d'approvisionnement complexes associées aux usines d'automobiles d'Oshawa. La Chambre est solidaire des travailleurs de l'automobile, de leurs proches et de la population en général.

• (1935)

Karim Bardeesy (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le président, le député de Vaughan—Woodbridge a donné plusieurs exemples des pressions qui pèsent actuellement sur un certain nombre d'usines et d'entreprises au Canada, et tous les cas semblaient liés au différend commercial entre le Canada et les États-Unis.

Ordres émanant du gouvernement

Le député ne convient-il pas que ce sont en fait les droits de douane injustifiés et injustifiables qui sont à l'origine de la situation dans laquelle nous nous trouvons actuellement, et que nous devons tous être solidaires dans cette lutte?

Michael Guglielmin: Monsieur le président, je remercie mon collègue de me donner l'occasion de souligner que, même si les droits de douane ont effectivement été l'élément déclencheur, dans les 10 dernières années, nous avons été confrontés à de graves problèmes structurels sur les plans économique et réglementaire. Notre pays est tellement surréglementé qu'il nous faudrait un miracle à ce stade-ci.

Les lacunes de notre régime fiscal sont telles que nos entreprises ne sont pas du tout concurrentielles. La taxe sur le carbone pour les industries fait grimper les coûts. L'obligation relative aux véhicules électriques est une mesure insensée qui, de l'aveu même de tous les intervenants de l'industrie automobile, devrait être éliminée immédiatement afin de donner un nouveau souffle au secteur.

Par conséquent, même si les droits de douane sont un problème majeur, le gouvernement libéral pourrait prendre dès aujourd'hui des mesures concrètes pour aider le secteur de l'automobile. Il choisit simplement de ne pas le faire et, honnêtement, à ce stade-ci, je ne comprends vraiment pas pourquoi.

[Français]

Simon-Pierre Savard-Tremblay (Saint-Hyacinthe—Bagot—Acton, BQ): Monsieur le président, mon intervention va s'éloigner un peu de ce dont mon collègue parlait.

Lui et moi divergeons probablement d'opinion sur le dossier de la filière de la batterie électrique. Moi, je vois dans l'électrification des transports l'avenir de l'industrie.

Comment explique-t-il que 90 % des sommes ont été investies par Ottawa en Ontario et que le Québec s'est retrouvé avec des miettes?

C'est le Québec qui, depuis toujours, est à l'avant-garde dans ce domaine, alors que le gouvernement ontarien a aboli les incitatifs depuis longtemps.

[Traduction]

Michael Guglielmin: Monsieur le président, ce que nous avons constaté avec l'entente conclue avec Stellantis, où des milliards de dollars ont été consentis sous forme de subventions et d'investissements directs pour bâtir des usines de batteries pour véhicules électriques, et ce que nous constatons dans l'industrie en ce qui concerne le nombre de personnes, de consommateurs, qui souhaitent réellement acheter ces produits, c'est que la demande n'est pas au rendez-vous.

Non seulement le Canada dépense de l'argent pour des choses qui n'ont pas de sens et qui nuisent à la compétitivité de l'industrie, pour un produit que les gens ne semblent pas vouloir autant que le gouvernement libéral le pense, mais il distribue également des contrats et des fonds à des entreprises, comme cela semble être le cas aujourd'hui, sans aucune garantie d'emploi pour protéger les travailleurs canadiens. Je dirais qu'à l'avenir, si nous concluons des ententes pour soutenir les constructeurs automobiles, cela devrait se faire en garantissant la protection des emplois des travailleurs canadiens.

Ordres émanant du gouvernement

Matt Strauss (Kitchener-Sud—Hespeler, PCC): Monsieur le président, en 2023, j'étais un simple citoyen canadien, un médecin de Kitchener, en Ontario, et j'étais vraiment préoccupé par le fait que le gouvernement avait signé un contrat de 15 milliards de dollars en mon nom, et au nom de tous les Canadiens, avec Stellantis, sans que ce contrat soit rendu public. Je sais que mon collègue de Vaughan—Woodbridge est un homme d'affaires prospère dans l'industrie sidérurgique. Nous savons maintenant, comme cela a été révélé au comité de l'industrie, que la ministre de l'Industrie n'a même pas lu le contrat et qu'elle l'a encore moins rendu public.

Compte tenu de sa grande expérience dans le monde des affaires, le député pourrait-il expliquer ce qui pourrait bien justifier une telle chose?

Michael Guglielmin: Monsieur le président, j'ai été alarmé d'apprendre que la ministre n'avait apparemment pas lu le contrat, car en comité, nous l'avons entendu répéter sans cesse: « Lisez le contrat, c'est dans le contrat ». Lorsque nous lui demandions à quelle clause elle faisait référence, il s'agissait toujours d'une clause d'un contrat que nous n'avions pas vu. Nous apprenons maintenant non seulement qu'elle n'a pas lu le contrat, mais aussi que l'équipe juridique ne l'a apparemment pas lu non plus. En ce qui concerne la question de mon collègue, je dirai que je ne comprends vraiment pas pourquoi, alors qu'une somme d'argent aussi importante provenant des contribuables est en jeu, on consacre à ce contrat une somme aussi importante de fonds publics, le gouvernement n'a pas pris la peine de le lire.

Il semble y avoir un thème récurrent. Nous l'avons également remarqué dans l'industrie sidérurgique, qui, comme l'a mentionné mon collègue, faisait partie de mon ancienne vie. Une somme de 400 millions de dollars a été consentie à Algoma Steel, mais il semble qu'il n'y avait aucune garantie d'emploi, car un millier de travailleurs ont été licenciés. J'en conclus que nous observons chez le gouvernement libéral une tendance à ne pas vouloir examiner les contrats avant de distribuer les fonds publics.

• (1940)

[Français]

Simon-Pierre Savard-Tremblay (Saint-Hyacinthe—Bagot—Acton, BQ): Monsieur le président, je mentionne d'emblée que je vais partager mon temps de parole avec le député d'Abitibi—Témiscamingue.

On parle ici d'une industrie qui est un des plus importants marqueurs identitaires du Canada et d'Ottawa. Ça ne veut pas dire que ce n'est pas une industrie fragile, mais, à tout le moins, c'est une obsession constante des élites canadiennes, quitte à oublier tout le reste.

Quand il faut se battre pour le bois d'œuvre, ils ne sont pas là. Quand il faut se battre pour l'aérospatiale, ils ne sont pas là. Il n'y a pas de stratégie ou quoi que ce soit pour ça. Il est probable que si l'industrie automobile était au Québec, elle ne compterait pas autant pour les élites à Ottawa.

Rappelons un peu l'histoire. Le Pacte de l'automobile est né en 1965. À l'époque, l'industrie était favorable à un certain libre-échange, à condition que 10 % de la production puisse rester en terre canadienne. Avant, on avait une situation où les constructeurs étaient obligés d'avoir des usines dans les deux pays, autant aux États-Unis qu'au Canada. Par la suite, ces 10 % auraient pu être menacés. On se rappelle que l'Ontario était farouchement opposé au libre-échange alors que le Québec y était favorable, lorsque ce dé-

bat est survenu lors de la réélection de Brian Mulroney. Cela avait été d'ailleurs une élection référendaire sur la question du libre-échange, et les souverainistes québécois étaient ardemment en faveur. Jacques Parizeau disait dans le temps que s'il avait été Ontarien, il aurait été contre le libre-échange parce que ça n'allait pas dans le sens des intérêts de l'Ontario, mais que, comme Québécois, il y était favorable parce que ça allait dans le sens des intérêts du Québec.

Je voudrais quand même donner certains chiffres et certains faits. Le gouvernement a subventionné l'industrie automobile à tour de bras ces dernières années. En 2023, il a offert un soutien financier à Volkswagen pour une usine de fabrication de batteries pour véhicules électriques. Le montant est estimé à 13,2 milliards de dollars en subventions à la production. Selon le directeur parlementaire du budget, c'est plutôt 18 milliards de dollars. Donc, selon lui, c'est plus haut que ce qui a été annoncé.

Toujours en 2023, le gouvernement fédéral et le gouvernement de l'Ontario ont annoncé des subventions à la production pour l'usine de fabrication de batteries de Stellantis, sous réserve d'un plafond global de 15 milliards de dollars. Donc, les subventions à la production annoncées pour Stellantis et Volkswagen devraient s'élever à 28,2 milliards de dollars d'ici la fin de 2032. Le directeur parlementaire du budget estimait, en 2023, que les subventions étaient tellement élevées qu'il faudrait 20 ans pour que le gouvernement rentre dans son argent. Ça s'ajoute aux 3 milliards de dollars canadiens injectés dans les activités de Chrysler et aux près de 11 milliards de dollars pour General Motors, ou GM, durant la crise financière de 2008 et de 2009. Les prêts consentis lors de la crise ont largement été radiés par la suite. Par contre, notons que quand GM avait frappé à la porte du gouvernement pour moderniser son usine de Sainte-Thérèse, au Québec, Ottawa n'a pas levé le petit doigt. L'usine a fermé en 2002, et c'était fini l'assemblage d'automobiles au Québec.

L'industrie automobile peut compter depuis 18 ans sur une stratégie développée conjointement par Ottawa et par le gouvernement ontarien, alors qu'une stratégie de l'aérospatiale, comme je le disais, se fait toujours attendre.

Puis, le gouvernement a annoncé 2 milliards de dollars en soutien à l'industrie automobile en mars dernier, avant même que les tarifs américains entrent en vigueur — quand ça presse, ça presse — alors qu'il a laissé l'industrie forestière québécoise, qui représente un nombre comparable d'emplois, en suspens pendant très longtemps.

Même pour la filière batterie, l'Ontario rafle la mise. Pour le développement de la filière batterie, deux stratégies étaient possibles: profiter de l'immense avantage comparatif que constitue la présence de minéraux critiques dans notre sous-sol pour développer une stratégie axée sur la transformation de nos ressources jusqu'à la batterie; ou concurrencer les Américains sur leur propre terrain en subventionnant la modernisation de l'industrie automobile. Le Comité permanent de l'industrie et de la technologie, en 2022, a recommandé au gouvernement d'adopter une stratégie de soutien à la transformation de la ressource. Or, Ottawa a plutôt opté pour la stratégie de subventions.

En Ontario, le gouvernement Ford a même fait ce que le gouvernement Trump n'avait même pas osé faire dans son premier mandat, soit de retirer les incitatifs. Le gouvernement Ford est un de ceux qui sont allés le plus loin pour ce qui est de retirer les incitatifs à l'achat aux véhicules électriques. Pourtant, ça n'a pas empêché l'Ontario de recevoir plus de 90 % des sommes alors que le Québec s'est retrouvé avec des miettes. Les projets québécois ont été largement abandonnés par Ottawa. Ils ont été fragilisés et cela a ébranlé la filière batterie.

J'aurais eu beaucoup d'autres choses à dire mais, malheureusement, mon temps de parole est écoulé.

• (1945)

Karim Bardeesy (secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le président, j'ai apprécié le discours de mon collègue de Saint-Hyacinthe. J'aimerais lui demander s'il est d'accord pour dire que, à l'avenir, l'électrification de l'industrie contribuera à la croissance de l'économie du Québec et aux acquis de l'économie québécoise.

Simon-Pierre Savard-Tremblay: Monsieur le président, c'est absolument le cas, mais c'est malheureusement Ottawa qui a mis fin aux quotas de vente et aux mesures de soutien à l'achat. Bien sûr, l'avenir, c'est le développement de l'industrie électrique, mais il faut le faire de la bonne façon. La filière batterie, avec la transformation des minéraux critiques, aurait été la meilleure voie à suivre. C'est ce qu'il aurait fallu faire, plutôt que de subventionner les industries exclusivement ontariennes, parce que cela a été un flop, comme on l'a vu.

[Traduction]

Chris Lewis (Essex, PCC): Monsieur le président, évidemment, comme je viens à la Chambre en tant que député d'Essex, les constructeurs d'automobiles me tiennent beaucoup à cœur.

Le Québec, en particulier, a une obligation relative aux véhicules électriques qui vise 85 % de véhicules électriques d'ici 2030 et 100 % d'ici 2035, même si j'ai appris cet après-midi qu'il a maintenant abaissé ce seuil à 90 % d'ici 2035. Pourtant, le pourcentage de véhicules électriques vendus au Québec n'est que de 17,3 %. C'est donc tout un chemin à parcourir en cinq ans à peine.

À un moment où l'industrie automobile est soumise à d'énormes pressions en raison des droits de douane, mon collègue est-il d'accord avec moi pour dire que le Québec et le gouvernement libéral sont allés trop loin et qu'ils imposent l'obligation beaucoup trop vite pour qu'il soit abordable...

Le vice-président adjoint: Le député de Saint-Hyacinthe—Bagot—Acton a la parole.

[Français]

Simon-Pierre Savard-Tremblay: Monsieur le président, je ne dirais certainement pas que le gouvernement du Québec est allé trop loin. Je dirais cependant qu'Ottawa est allé trop loin dans les freins qu'il a mis à l'électrification. J'ai donné des exemples, notamment les reculs en ce qui concerne les incitatifs.

Mon collègue nous dit qu'il représente sa communauté. Pour ma part, j'ai la chance de représenter une circonscription où se trouve la ville du Québec qui compte le plus grand nombre de plaques vertes par 1 000 automobilistes, soit Saint-Hyacinthe. C'est aussi la ville qui a battu le record Guinness du plus gros rassemblement de voitures électriques il y a quelques années. J'y ai participé en 2021. C'est aussi la ville qui a le plus gros salon du véhicule électrique au

Ordres émanant du gouvernement

Québec, mis à part la ville de Montréal. Je respecte le fait que mon collègue représente les intérêts des siens. Je représente les intérêts des miens.

Rhéal Éloi Fortin (Rivière-du-Nord, BQ): Monsieur le président, je remercie mon collègue de son excellent discours. Comme d'habitude, il est toujours à la bonne place. Il comprend et il maîtrise bien ses dossiers. J'entends dire qu'on avance, qu'on recule, qu'on va trop vite et qu'on ne va pas assez vite. Cependant, il y a une chose que je sais.

Dans ma circonscription, l'industrie des véhicules électriques est quand même assez présente. Il y avait Lion Électrique, qui fabriquait des autobus et qui s'était fait dire par l'ancien gouvernement libéral d'en produire, des autobus électriques, parce qu'on allait en acheter et on allait en vendre beaucoup. La compagnie a acheté de l'équipement et a augmenté la production. Finalement, le programme pour le transport en commun à zéro émission ne s'est jamais appliqué à cette compagnie et à ses autobus scolaires.

Alors, la production a ralenti et a ralenti. La compagnie a fermé ses portes et a rouvert ses portes. Le nouveau gouvernement libéral, qui avait dit qu'il mettait l'accent là-dessus, nous a annoncé récemment qu'il coupait dans les subventions et que c'était fini, l'idée de faire une électrification complète pour 2030. Alors, on avance et on recule.

J'aimerais demander ceci à mon collègue. Comment cela coûte-t-il, avancer et reculer? En plus des compagnies qui sont obligées de fermer leurs portes, combien ce qui est fait avec notre argent coûte-t-il aux citoyens du Québec et du Canada?

Simon-Pierre Savard-Tremblay: Monsieur le président, ça coûte cher. Ça coûte cher d'avoir un gouvernement qui n'en a que pour l'Ontario, et ça coûte cher d'avoir un gouvernement qui recule en ce qui concerne l'électrification des transports. Je pense que mon collègue peut en parler encore mieux que moi. Les exemples qu'il donne sont probants. On dit à une compagnie d'aller de l'avant, et ensuite, on l'abandonne.

Ça coûte cher aussi quand un négociateur prétendument génial se fait élire à l'échelle du Canada et réussit à charmer en disant que c'est lui qui va négocier avec l'administration Trump. Il a réussi, après ses négociations avec l'administration Trump, à faire en sorte qu'on impose des droits de douane de 25 % sur les camions fabriqués chez nous alors que, au départ, ils étaient exemptés. Bravo.

• (1950)

Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Monsieur le président, je voudrais d'abord remercier mes collègues qui ont demandé la tenue de ce débat exploratoire. Je voudrais commencer en disant que je les avais prévenus. Quand nous avons eu un débat sur Stellantis et sur les grosses subventions, j'étais porte-parole en matière d'industrie. Nous avons mené des études.

Précédemment, j'avais aussi poussé le Comité permanent de l'industrie et de la technologie à s'intéresser à la filière du développement des minéraux critiques stratégiques, afin d'avoir une vision nationale de cette question. Qu'est-ce qu'on a fait? On a joué à la surenchère avec les Américains. On voulait jouer au *bum* et montrer qu'on était capable de mettre plus d'argent pour attirer les investisseurs. Trois ans plus tard, qu'est-ce qui arrive? On a peut-être perdu cet argent.

Ordres émanant du gouvernement

Au Québec, on devait se réjouir, parce que des investissements dans Northvolt étaient promis. Évidemment, le fédéral n'a pas investi un sou là-dedans, heureusement peut-être. Or, l'Ontario s'est fait promettre des investissements dans Stellantis, Honda et Volkswagen. On parle de près de 30 milliards de dollars qui ont été annoncés pour déplacer l'industrie automobile, toute l'innovation et les PME du Québec, vers l'Ontario. C'est un vol commis avec notre argent, et c'est quelque chose de scandaleux.

La stratégie que je défendais à l'époque, et que je défends encore, aurait été la meilleure. Il s'agit de faire la transformation de la ressource à proximité du lieu où elle est extraite. Je donne l'exemple de ma région, l'Abitibi-Témiscamingue. C'est dans ma circonscription qu'il y a la seule mine de lithium en activité. Pourquoi ne fait-on pas la transformation du lithium à proximité de la mine? Cela permettrait de créer de la valeur ajoutée. Une cathode pourrait être créée, notamment parce que la Fonderie Horne, en Abitibi-Témiscamingue, produit de l'acide sulfurique de façon industrielle. C'est là que se ferait le procédé chimique. On pourrait faire des anodes. Je parle du fonctionnement d'une batterie électrique. Évidemment, il y a plusieurs étapes, comme le concassage et les étapes chimiques. Il y a ensuite la création de la cellule. Différents endroits au Québec pourraient contribuer à la création de la batterie la plus verte du monde.

J'ai eu la chance de voyager avec l'ancien ministre de l'Industrie, qui est aujourd'hui le ministre des Finances, au Japon, en Corée, en Angleterre et aux États-Unis. Qu'est-ce qu'il nous disait? Il disait qu'il fallait s'intéresser au Canada, parce qu'il a les produits les plus verts du monde. Cependant, si on ne développe pas ces produits, si on ne donne pas l'argent nécessaire pour faire cette transformation, ce sont des paroles creuses.

Comment peut-on s'assurer qu'un produit a une valeur ajoutée massive? Il faut s'assurer que, dans le cadre de la production, on respecte les lois du travail et on ne fait pas travailler des enfants. À ce sujet, je veux saluer le leadership de mon collègue de Saint-Hyacinthe—Bagot—Acton, qui présente un projet de loi très intéressant en ce sens. Il faut aussi, dans le cadre de la production, respecter les lois du Québec, qui sont les plus rigoureuses au monde en matière d'environnement. Il faut aussi respecter le savoir institutionnel, comme celui de l'Université du Québec en Abitibi-Témiscamingue, avec son étude sur l'environnement et les mines. Cela fait des miracles pour les nouvelles technologies.

Ce que je propose, c'est de créer un produit dans la mine, de le transformer et de franchir les différentes étapes. Cela permettrait de limiter les transports et de créer le produit le plus vert du monde, qui se retrouverait dans une cellule. Ainsi, on n'aurait pas besoin de faire de la surenchère pour attirer des projets d'usines, parce que les entreprises se battraient pour venir s'installer à proximité du lieu de production afin de pouvoir vendre cette cellule. On vendrait un produit à valeur ajoutée qui respecterait les travailleurs, qui respecterait l'environnement et qui serait le plus vert du monde. L'industrie s'arrache ce genre de produits. La traçabilité des minéraux et de la production de cette batterie serait évidente si on investissait dans la transformation à proximité. Qu'est-ce qu'on a fait? On n'a rien fait de cela. On a fait de la surenchère avec les Américains. Quelques années plus tard, on perd ces investissements et c'est quelque chose de gênant.

Ce qui est aussi gênant, c'est la bataille que mènent les conservateurs, qui s'entêtent à vouloir tuer l'industrie de l'automobile depuis plusieurs années. On ne s'en cache pas, ils sont probablement in-

fluencés par leurs gros donateurs de l'industrie du pétrole. Ils ont tué l'écosystème des investissements dans les véhicules électriques et dans les PME qui y sont liées. Il y avait des fonds pour tout cela.

Le programme Technologies du développement durable Canada n'était pas parfait. Il y a certainement eu des problèmes de gouvernance, ce que nous reconnaissons tous aujourd'hui. Cependant, il avait le mérite de vouloir investir dans des PME. Étant donné qu'on a gelé tout ça et qu'on a mené des batailles qui ont même paralysé le Parlement pendant longtemps, les gens qui avaient des brevets, des projets en innovation se sont tus. Qu'est-ce qu'on a vu dans le dernier budget? On n'a absolument rien vu pour l'industrie du Québec dans l'innovation en matière d'électrification des transports.

Je ne dirais pas qu'ils ont du sang sur les mains, mais ils ont certainement du pétrole qui coule dans leurs veines. Ils ont tué une partie de l'économie québécoise en devenant et le gouvernement en est complice. Je leur en voudrai longtemps d'avoir fait cela.

• (1955)

[Traduction]

Chris Lewis (Essex, PCC): Monsieur le président, tout d'abord, je suis coprésident du caucus de l'automobile du Parti conservateur. Je m'y connais donc un peu en matière d'automobile. Je viens également d'Essex, qui se trouve juste à côté du poste frontalier le plus fréquenté au monde, où une pièce pour un véhicule peut traverser la frontière sept à neuf fois avant d'être terminée. À ma connaissance, il n'y a plus d'assemblage automobile au Québec.

Alors que seulement 17,3 % des véhicules vendus au Québec sont actuellement des véhicules électriques, et que j'entends sans cesse les constructeurs automobiles mondiaux et canadiens le répéter, les concessionnaires sont extrêmement inquiets.

Mon collègue serait-il d'accord avec moi pour dire que nous devrions peut-être revoir les objectifs à la baisse et examiner la question un peu plus tard?

[Français]

Sébastien Lemire: Monsieur le président, je remercie mon collègue d'Essex de son intervention et de sa sensibilité pour l'industrie. Je lui répondrai que, par contre, on a le choix aujourd'hui. Veut-on faire des automobiles dont les pièces font des dizaines d'aller-retour aux États-Unis? La stratégie des taxes, des surtaxes et ainsi de suite, cela coûte en fin de compte très cher.

N'aurait-on pas plutôt voulu développer un produit dont l'approvisionnement est sûr et durable? Cela aurait permis à l'industrie d'avoir des batteries produites au Québec et au Canada, dont on connaît la traçabilité et dont on sait qu'elles respectent les normes environnementales les plus élevées et les normes des travailleurs les plus élevées. Cela aurait été durable comme impact économique. On a manqué cette chance parce que les conservateurs ont dévié les sources de financement. On a arrêté d'investir.

Est-ce que je pense que la cible en 2035 va être atteinte? Elle ne le sera probablement pas. Pourquoi? C'est parce qu'on a arrêté d'investir dans l'innovation, et les conservateurs sont complices de ça.

Simon-Pierre Savard-Tremblay (Saint-Hyacinthe—Bagot—Acton, BQ): Monsieur le président, je n'aurais pas voulu que mon collègue se retrouve sans une dernière question comme celle-ci: que pense-t-il de toutes ces sommes qui ont été englouties dans une industrie qui semble être une obsession pendant qu'il y a tellement d'autres secteurs équivalents en nombre d'emplois qui sont complètement ignorés parce qu'ils ont l'unique malheur d'être québécois?

Sébastien Lemire: Monsieur le président, c'est rare que j'aie le sentiment que mes interventions à la Chambre sont à ce point claires qu'elles ne suscitent pas de questions. Je pense que cela peut vouloir dire que ces propos font écho.

Un propos qui fait effectivement écho, c'est celui de mon collègue de Saint-Hyacinthe—Bagot—Acton. Je pense particulièrement à l'industrie forestière. On compare les dizaines de milliards de dollars qui sont accordés en subvention aux entreprises pétrolières et gazières et à celles du secteur de l'automobile, mais qu'y a-t-il pour l'industrie forestière? Il y a à peine quelques dizaines de millions de dollars mal ajustés pour sauver les besoins. En ce qui a trait à la pérennité, on n'est pas là pantoute. C'est une préoccupation qui est majeure pour moi.

J'aimerais revenir sur quelque chose qui est fondamental pour l'économie du Québec, soit toute la notion de l'innovation. Où est le gouvernement fédéral lorsqu'il est question d'innover dans une industrie qui aurait été durable, celle de la filière des minéraux critiques stratégiques, et dans la transformation à proximité de la ressource? Quelle est la stratégie en ce moment? Tout l'accent est mis sur l'exportation. Nous ne gardons pas notre ressource, nous finissons par l'envoyer en Chine, nous sommes rendus dépendants, il y a du dumping et notre économie s'écroule. C'est ça, les conséquences.

[Traduction]

Chris Lewis: Monsieur le président, je voudrais revenir sur le fait que, bien franchement, les véhicules électriques ne se vendent pas au Québec. Le chiffre est de 17,3 %, mais on exerce d'énormes pressions pour forcer les gens à acheter un véhicule électrique, alors que l'industrie crie haut et fort qu'elle ne pourra pas respecter les obligations.

Mon collègue serait-il d'accord pour dire que les obligations ne seront pas remplies et qu'elles doivent être levées? Est-il d'accord pour dire que nous devons laisser l'industrie continuer à prospérer au Canada?

[Français]

Sébastien Lemire: Monsieur le président, pour ma part, je salue les incitatifs qui avaient été offerts. D'un point de vue environnemental, c'est pour la planète que nous faisons ça. Le point d'équilibre entre la pollution d'un véhicule électrique et celle d'un véhicule à essence, c'est 20 000 km. À partir de 20 000 km, le véhicule électrique est bon pour la planète. Mon véhicule électrique a plus de 200 000 km au compteur et j'en suis très fier.

Il faut réinvestir dans l'innovation et la technologie parce que nous n'avons pas une deuxième planète devant nous. Ce débat doit nous amener à pouvoir reconduire des subventions vers l'innovation et le transport électrique.

● (2000)

[Traduction]

Dominique O'Rourke (Guelph, Lib.): Monsieur le président, ce débat est d'une importance capitale, car il nous permet d'exprimer haut et fort notre solidarité avec le secteur de l'automobile d'au-

Ordres émanant du gouvernement

jourd'hui, même en ces temps difficiles, et notre détermination à développer le secteur automobile de demain. Nous sommes engagés dans une guerre commerciale, une guerre commerciale qui cible des industries canadiennes essentielles, dont celle de l'automobile. On compte 125 000 emplois directs dans l'assemblage et plus de 500 000 dans la fabrication de pièces et d'accessoires, principalement en Ontario et au Québec. Or, l'industrie ne se limite pas à l'assemblage, loin de là. Elle englobe aussi les pneus, le caoutchouc, les sièges et bien d'autres composants.

La ville de Guelph est particulièrement vulnérable à la guerre qui fait rage. Linamar, un fabricant de pièces d'automobiles, possède 11 usines rien qu'à Guelph. Par habitant, Guelph figure au 4^e rang des exportateurs vers les États-Unis.

Nous avons les meilleurs constructeurs automobiles au monde. Le rendement des usines d'automobiles et les récents investissements étrangers en sont la preuve.

Au comité de l'industrie, Linda Hasenfratz, la présidente exécutive du conseil d'administration de Linamar, a parlé de l'efficacité et de la qualité des travailleurs. Les députés savent-ils que Honda est une usine zéro déchet? Les députés savent-ils que Linamar réalise annuellement des gains d'efficacité de 2 %? Nous sommes le marché le plus intégré au monde. Désormais, non seulement il y a des droits de douane, mais il y a aussi des Américains qui veulent que tout l'assemblage se fasse aux États-Unis.

Les députés d'en face qui siègent au comité de l'industrie voulaient que ce débat ait lieu. J'ai hâte d'avoir cette discussion, mais cela ne devrait pas être un débat entre nous. Nous devrions être solidaires du secteur et des travailleurs. Nous devrions reconnaître que les négociations sont délicates et qu'elles ne devraient pas nécessairement se dérouler ici.

Cette semaine, j'ai discuté avec Unifor. Les travailleurs et les dirigeants sont clairs: il vaut mieux ne pas avoir d'accord que d'avoir un mauvais accord. Nous chercherons à conclure un bon accord.

Le budget de 2025 soutient le secteur de l'automobile et ses travailleurs grâce à un certain nombre de mécanismes. La première est une superdéduction à la productivité qui permettrait aux usines, ainsi qu'aux constructeurs automobiles et à toutes les filiales qui les soutiennent, de déduire leurs investissements en capital ou en logistiques au cours de la première année. Nous élargissons les crédits pour la recherche scientifique et le développement expérimental pour les entreprises qui veulent innover dans ce domaine.

Il y a un leadership remarquable dans le secteur de l'automobile et dans le secteur privé. Il y aura des crédits d'impôt pour la fabrication de technologies propres. Plus important encore pour le secteur de l'automobile, il existe des mesures d'atténuation des droits de douane et un Fonds de réponse stratégique, qui prévoit 5 milliards de dollars sur six ans pour aider les fabricants à composer avec les droits de douane, à adopter de nouvelles technologies et à moderniser leurs chaînes de production.

Ordres émanant du gouvernement

Les agences de développement régional disposent aussi de cette aide. Il est très important que l'Initiative régionale de réponse tarifaire aide les petites entreprises du secteur à compenser les répercussions des droits de douane, ce qui les aiderait à automatiser leurs activités, à acheter du nouveau matériel et à élargir leur production. Nous avons aussi élaboré une Stratégie de compétitivité climatique, qui appuiera les technologies à faibles émissions de carbone et profitera indirectement à la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques et des batteries.

Plus tôt en 2025, le gouvernement a annoncé un investissement de 2 milliards de dollars pour renforcer le secteur de la construction automobile, soutenir les travailleurs canadiens et mettre l'accent sur la création d'emplois et le développement des compétences. Nous avons également pris des mesures pour protéger la production d'automobiles au Canada en réduisant les parts de la remise des droits à l'importation des constructeurs automobiles qui ne respectaient pas leurs engagements de production nationale. C'est tout à fait inacceptable. Nous allons nous assurer que les constructeurs automobiles respectent leurs engagements. Il y a également des investissements importants dans la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques et des batteries qui les propulsent.

Je sais que les députés d'en face veulent dénigrer les véhicules électriques, mais ces véhicules sont responsables de 60 % de l'augmentation nette du nombre total de véhicules immatriculés au Canada en 2024. Ils représentaient un véhicule neuf sur sept vendu cette année-là et, dans certaines régions, un véhicule neuf sur quatre. À l'échelle mondiale, il est clair que l'avenir est électrique. Le Canada pourrait être un chef de file dans ce domaine grâce à ses stratégies sur les minéraux critiques et aux usines de fabrication de ces batteries qui attireront des investissements chez nous.

S'il y a des travailleurs déplacés, c'est tragique, et nous sommes là pour eux. Nous avons bonifié et augmenté les prestations d'assurance-emploi. Nous offrons des programmes de recyclage professionnel, car tout le monde préfère avoir un emploi. Nous avons aussi prévu des programmes de travail partagé. Par ailleurs, nous avons entendu à maintes reprises la ministre de l'Industrie dire qu'elle travaille directement avec les constructeurs automobiles pour les soutenir.

• (2005)

Il y a lieu d'espérer. Il y a deux semaines, le *Windsor Star* a publié en manchette un article intitulé « À plein régime — l'usine NextStar Energy de Windsor, construite au coût de 6 milliards de dollars, commence la production de masse de batteries ».

Là où il y a des déplacements d'emplois, il faut innover. Quand les temps sont durs, il faut être solidaires. Dans cette guerre commerciale, nous devons nous serrer les coudes comme un Canada uni.

Nous devons investir davantage dans les infrastructures de recherche et dans les minéraux critiques afin de bâtir l'industrie automobile de l'avenir. Le Canada a les meilleurs constructeurs automobiles au monde. Nous nous battons pour eux aujourd'hui et nous bâtissons ensemble l'industrie automobile de demain. Nous attirons des investissements et nous soutiendrons ces industries.

Shelby Kramp-Neuman (Hastings—Lennox and Addington—Tyendinaga, PCC): Monsieur le président, j'ai deux ou trois choses à dire. La députée d'en face a souligné qu'il fallait reconnaître que les négociations sont délicates et qu'elles ne devraient

pas nécessairement se dérouler ici. Or, il est vraiment important d'avoir un dialogue sain.

Elle a parlé de l'obligation relative à la vente de véhicules électriques. Attention, je ne dénigre pas les véhicules électriques, mais je ne veux pas être forcée d'en acheter un. N'oublions pas que, d'ici 2030, le gouvernement libéral souhaite que 100 % des véhicules vendus soient électriques. À l'heure actuelle, le Canada compte environ 37 000 bornes de recharge publiques. Pour atteindre cet objectif, il faudrait 373 000 nouvelles bornes de recharge. Cela représente 98 bornes par jour pendant les 10 prochaines années, à un coût d'environ 300 000 \$ chacune, voire plus dans les régions rurales comme la mienne et dans les régions nordiques, pour un total de 112 milliards de dollars.

Toutes les associations automobiles, toutes les entreprises et tous les groupes syndicaux avec lesquels j'ai discuté en tant que ministre du cabinet fantôme chargée du commerce entre le Canada et les États-Unis affirment que l'obligation fédérale relative aux véhicules électriques est irréaliste et qu'elle a imposé une pression supplémentaire aux constructeurs qui sont déjà sous pression.

Dans ce contexte, la députée appuiera-t-elle la fin de l'obligation relative aux véhicules électriques et défendra-t-elle l'idée qu'une pause n'est pas suffisante et qu'il faut plutôt la supprimer définitivement?

Dominique O'Rourke: Monsieur le président, prenons un peu de recul. Il y a eu des consultations auprès du secteur de l'automobile dans son ensemble et des autres parties concernées, comme les investisseurs dans les infrastructures de recharge et la chaîne d'approvisionnement. Selon moi, le gouvernement a agi de manière tout à fait responsable; il a tenu compte du contexte changeant et il a dit: « prenons un pas de recul, pour nous ajuster, après quoi nous pourrions revenir en force ». Il y a beaucoup d'endroits où la réglementation a évolué. Nous avons aujourd'hui l'occasion de nous recentrer, de nous adapter. Personnellement, je trouve que c'est un très bel objectif. Ce qui nous intéresse maintenant, c'est la cadence et le contexte.

[Français]

Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Monsieur le président, je remercie ma collègue de Guelph. J'ai aimé la découvrir ce soir. Je trouve qu'elle fait une bonne avocate tant pour sa circonscription que pour l'innovation dans l'industrie automobile.

Elle a parlé d'une stratégie des minéraux critiques. Le problème, c'est qu'il n'y en a pas. S'il y en avait réellement une, on miserait sur la transformation.

Qu'est-ce qui se passe, présentement? On est dépendant de la Chine, qui contrôle notamment 80 % du marché du lithium et plus de 90 % du marché de nombreux minéraux critiques stratégiques nécessaires à la fabrication des batteries électriques. Or, actuellement, on fait du dumping. Au lieu d'avoir une industrie minière proactive, prête à extraire la ressource pour la transformer à proximité, et d'avoir un écosystème d'approvisionnement nord-américain durable et robuste pour les constructeurs automobiles à partir d'une cellule de batteries créée au Québec et au Canada, on envoie ces ressources pour l'exportation. C'est vrai pour le pétrole et le gaz, c'est vrai pour tout. On choisit d'exporter les ressources au lieu de créer chez nous cette valeur ajoutée.

Est-ce que ma collègue soutiendrait la création d'une industrie minière qui transforme les ressources à proximité de là où elles sont extraites?

Dominique O'Rourke: Monsieur le président, c'est certain que le Canada a une richesse de minéraux critiques qui font partie intégrante de la chaîne d'approvisionnement pour les bornes et les batteries.

Je pense qu'il faut absolument explorer cela. Cela fait partie des projets d'intérêt national. Je pense qu'on va en entendre parler encore plus, parce qu'effectivement, la question de la Chine est majeure, pas simplement pour le dumping des minéraux critiques, mais aussi de l'acier et potentiellement d'autres marchandises.

Alors, il faut absolument explorer cela. C'est une de nos forces.

• (2010)

[Traduction]

Karim Bardeesy (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le président, je sais que ma collègue est à pied d'œuvre dans sa circonscription et que les habitants de Guelph lui parlent de la réaction du gouvernement aux droits de douane qui sont imposés sans justification. Pourrait-elle nous en dire plus sur ce que pensent les habitants de sa circonscription de la position du gouvernement par rapport aux États-Unis?

Dominique O'Rourke: Monsieur le président, à Guelph, nous sommes des chefs de file dans la fabrication de pièces d'automobile. Quelques-unes des plus grandes entreprises au monde ont des usines à Guelph. Nous avons une main-d'œuvre hautement qualifiée. À ce jour, la guerre commerciale avec les États-Unis crée surtout de l'incertitude dans certaines parties du secteur. Je dirais que les petits fournisseurs ont une capacité. C'est pourquoi des programmes ou mesures incitatives les aident à diversifier certaines de leurs activités vers le nucléaire, le pétrole et le gaz ou la défense. Ce point est crucial. J'encourage toutes les entreprises de Guelph ou d'ailleurs à communiquer avec leur député, qui pourra les orienter vers des programmes susceptibles de les aider si elles se trouvent actuellement dans une situation précaire.

Shelby Kramp-Neuman: Monsieur le président, neuf mois se sont écoulés et il n'y a toujours pas d'accord. Les délais qu'on s'était imposés n'ont pas été respectés. Indépendamment des discours politiques, il ne fait aucun doute que la relation entre Ottawa et Washington est tendue et instable. Depuis des années, les experts nous préviennent que le secteur de l'automobile canadien est vulnérable aux changements de politique américaine et à la concurrence mondiale. Malgré cela, il n'y a eu aucune véritable planification d'urgence ni aucune expansion progressive du marché.

La question que je pose à la députée est la suivante: pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas préparé l'industrie de l'automobile à faire face aux perturbations ni ouvert de nouveaux marchés avant que la situation ne dégénère en crise?

Dominique O'Rourke: Monsieur le président, je rejette totalement cette prémisse, car nous avons vu Volkswagen investir au Canada. Honda y a également investi, tout comme Stellantis. De toute évidence, une diversification est en cours, et le secteur de l'automobile peut compter sur des personnes hautement qualifiées et sur du soutien.

Shelby Kramp-Neuman: Monsieur le président, la députée a parlé d'une stratégie de diversification à long terme. Le gouvernement évoque fréquemment cette nécessité de diversification commerciale. Pourtant, le parti de la députée forme le gouvernement depuis 10 ans, alors après plus d'une décennie au pouvoir, il n'y a toujours pas de plan structuré à long terme visant à créer progressivement de nouveaux marchés pour le secteur canadien de l'auto-

Ordres émanant du gouvernement

bile. Maintenant que les tensions avec les États-Unis se sont intensifiées, les appels à la diversification semblent être une réaction plutôt qu'une stratégie.

Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas commencé à élaborer une stratégie de diversification digne de ce nom il y a plusieurs années, alors que les risques pesant sur le secteur de l'automobile étaient déjà bien connus?

Dominique O'Rourke: Monsieur le président, ce n'est pas le gouvernement du Canada qui a rompu, avec les Américains, les relations qui se maintiennent depuis le pacte de l'automobile et qui s'appuient sur des contrats et des accords, comme l'Accord États-Unis—Mexique—Canada. Il y a peut-être eu des tensions commerciales, mais rien ne laissait présager que cela allait devenir un problème à ce moment-ci. La députée d'en face aime parler de s'adapter au contexte, mais il faut admettre que nous nous trouvons actuellement dans un contexte particulier qui, à ma connaissance, n'était pas nécessairement prévisible il y a 10 ans.

[Français]

Rhéal Éloi Fortin (Rivière-du-Nord, BQ): Monsieur le président, je me demande ce que pense ma collègue de la position de son parti, qui a encouragé l'industrie des véhicules électriques pendant bon nombre d'années et qui vient de l'abandonner, il y a quelques semaines à peine, avec le nouveau gouvernement libéral. Ça a causé des problèmes majeurs pour l'industrie de l'automobile et pour les propriétaires de véhicules électriques. Personnellement, j'en ai un. La situation ne se simplifie pas. C'est long à recharger et on cherche les bornes de recharge. Or on dit qu'il y aura moins de véhicules électriques. Moins il y en aura, moins il y aura de ressources pour les recharger. Ça cause donc des problèmes à tout le monde. C'est le gouvernement de ma collègue qui a fait ça. Il a promis des véhicules électriques pour 2030 et ensuite, il est revenu sur sa décision. Il a annoncé des subventions pour ensuite les abolir.

Alors, que pense ma collègue de ça? Est-elle fière du bilan de son parti en matière d'électrification des transports?

• (2015)

Dominique O'Rourke: Monsieur le président, effectivement, il y avait un plan pour une transition vers les véhicules électriques et il y avait des mesures en place, pas simplement pour le nombre de véhicules qui seraient vendus, mais aussi pour les bornes de recharge et la production de batteries au Canada. Je crois que la mise en pause du mandat est une décision responsable. C'est une pause qu'on observe aussi au Québec et en Colombie-Britannique compte tenu du contexte nord-américain. Je crois que c'est responsable lors d'une guerre tarifaire.

C'est une guerre économique. On s'attaque à nos industries les plus importantes. Il ne faut pas faire semblant que tout est rose. Dans ce contexte-là, nous avons fait une pause. Nous allons évaluer la situation. Nous avons parlé aux manufacturiers et à toutes les parties prenantes. Je crois que le but de l'électrification ne changera pas, ultimement. On le voit en Europe et on le voit au Canada. Différents gouvernements ont changé leurs échéances et la composition des mesures. J'ignore ce qui nous sera présenté...

Le vice-président adjoint: La période de 10 minutes pour les questions et les observations est terminée.

[Traduction]

Nous reprenons le débat. Le député de Dufferin-Caledon a la parole.

Ordres émanant du gouvernement

Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC): Monsieur le président, je partagerai mon temps de parole avec le député de Wind-sor-Ouest.

Lorsque nous débattons de questions comme celle-ci, c'est-à-dire l'anéantissement total du secteur canadien de l'automobile, nous constatons que les députés libéraux adorent parler de programmes, d'enveloppes budgétaires et de toutes les autres choses merveilleuses qu'ils font apparemment et qui sont censées faire fonctionner les choses. Parlons plutôt des faits.

Les faits sont assez épouvantables. Nous avons déjà perdu 3 000 emplois à l'usine d'assemblage de Brampton. Nous avons perdu plus de 1 000 emplois à l'usine d'assemblage BrightDrop. Quant à Honda, elle enregistre une perte d'environ 900 \$ par véhicule exporté aux États-Unis. Combien de temps cela peut-il durer?

Chaque fois que nous débattons de la question, les libéraux disent qu'il y a une guerre commerciale, comme si nous n'étions pas au courant. Or, le problème avec la guerre commerciale, c'est que le premier ministre a dit ici même que nous avions le meilleur accord au monde sur l'automobile, comme s'il était fier des droits de douane de 10 % sur les véhicules automobiles. C'est exactement ce qu'il dit: « [N]ous avons conclu le meilleur accord au monde. » Soit il ne comprend absolument rien, soit il s'en fout.

Je me suis entretenu avec les présidents des sections locales d'Unifor dans les usines d'assemblage d'automobiles et avec le conseil des métiers spécialisés d'Unifor, et ils m'ont dit que le secteur de l'automobile canadien ne pouvait pas survivre avec des droits de douane de 10 %. Pourtant, le premier ministre se vante dans cette enceinte des droits de douane imposés au Canada, qui seraient les plus bas au monde dans le secteur de l'automobile. C'est une insulte incroyable à tous les travailleurs de l'automobile du pays.

Nous connaissons les conséquences de ces droits de douane: les mises à pied à Brampton, à l'usine de production de la fourgonnette BrightDrop et dans le secteur de l'automobile en général. Pensons également à ce qu'a répondu le premier ministre, il y a un peu plus d'une semaine, lorsqu'on lui a demandé où en étaient les négociations avec le président Trump: « on s'en fout » et c'est « ennuyeux ». C'est le même premier ministre qui se vante des droits de douane de 10 % qui déciment l'industrie de l'automobile canadienne.

Comme si cela ne suffisait pas, parlons de certains de ces programmes dont les libéraux aiment se vanter, par exemple ceux que la députée de Guelph vient d'énumérer comme s'il s'agissait d'une avancée extraordinaire pour l'industrie canadienne de l'automobile. Ils ont signé un contrat avec Stellantis portant précisément sur l'usine d'assemblage de Brampton. Dans cet accord, ils s'engageaient à verser jusqu'à 1 milliard de dollars pour la modernisation de l'usine d'assemblage de Brampton et d'une autre usine d'assemblage. Cet accord devait également inclure une garantie d'emploi.

Nous avons entendu la ministre de l'Industrie affirmer qu'il y avait une garantie d'emploi, et je l'ai moi-même entendue le dire au comité. Nous lui avons demandé dans quelle partie du contrat elle se trouvait. Elle n'a pas pu nous répondre, car elle n'avait pas lu le contrat. Nous avons aussi entendu l'ancien ministre de l'Industrie dire qu'il n'avait pas lu le contrat. Nous avons donc des ministres qui signent des contrats de plusieurs milliards de dollars sans les lire.

J'aimerais dire quelque chose aux députés au sujet des contrats, car j'ai suivi des cours sur le sujet pendant mes études de droit. Les libéraux affirment qu'il y avait une garantie concernant les emplois, mais, dans ce cas, comment Stellantis a-t-elle pu mettre à pied 3 000 travailleurs à l'usine de Brampton? Quand les libéraux ont signé l'entente avec Stellantis à Brampton, Stellantis avait 8 000 travailleurs au Canada au total. Si les libéraux avaient une garantie d'emploi, comme ils le prétendent, cette garantie permet-elle à Stellantis de mettre à pied près de 50 % de sa main-d'œuvre et d'obtenir tout de même près de 1 milliard de dollars? C'est scandaleux.

L'incompétence des libéraux est stupéfiante, ahurissante, mais personne n'est tenu responsable. En fait, le ministre qui a signé le contrat qui a permis à Stellantis de mettre à pied tous ces travailleurs malgré la soi-disant garantie d'emploi a été promu ministre des Finances.

Parlons des exigences relatives aux véhicules zéro émission dont les libéraux parlent constamment. À l'époque où j'étais ministre du cabinet fantôme en matière d'environnement, j'ai demandé où en était exactement la construction de l'infrastructure de recharge et de production d'électricité. Nous sommes loin d'avoir l'infrastructure nécessaire. Les libéraux vont de l'avant avec les exigences relatives aux véhicules zéro émission parce que ça semble être une bonne idée, mais ces exigences sèment la pagaille dans l'industrie. Tous les PDG ont demandé qu'on abandonne cette idée, mais les libéraux vont de l'avant, signent de terribles contrats et détruisent l'industrie automobile. Ils devraient avoir honte.

● (2020)

Chris Lewis (Essex, PCC): Monsieur le président, c'était une excellente intervention. Mon collègue a beaucoup de mérite. En tant que ministre du cabinet fantôme responsable du Travail, il travaille sans relâche avec notre syndicat local, et même avec tous les syndicats.

Mon collègue a évoqué la perte de 3 000 emplois à Brampton et de 1 000 emplois dans la production de BrightDrop. Cela représente 4 000 emplois. Que lui disent les syndicats sur le terrain, dans les usines?

Kyle Seeback: Monsieur le président, ils sont découragés. Les travailleurs syndiqués de l'industrie de l'automobile sont bouleversés et ils sont terrifiés par ce qui les attend. J'ai parlé à des travailleurs de l'usine GM, à Oshawa. Ils m'ont raconté que l'usine Orion, aux États-Unis, est en cours de modernisation, car elle va commencer la fabrication de véhicules utilitaires légers. Je laisse les députés deviner ce que fabrique l'usine GM à Oshawa: des véhicules utilitaires légers et lourds. À cause des droits de douane, ce que le premier ministre considère comme le meilleur accord au monde, la fabrication de véhicules légers à Oshawa pourrait être transférée à l'usine Orion, qui commencera la fabrication au premier trimestre de 2027.

On assiste à la décimation de l'industrie automobile, et tout ce que les libéraux trouvent à dire, c'est que nous sommes dans une guerre commerciale. Un instant. Les libéraux ont fait campagne en promettant de résoudre la guerre commerciale. En attendant, la classe moyenne s'affaiblit, le secteur de l'automobile s'affaiblit et beaucoup d'emplois syndiqués bien rémunérés disparaissent.

[Français]

Simon-Pierre Savard-Tremblay (Saint-Hyacinthe—Bagot—Acton, BQ): Monsieur le président, je me pose la question suivante. Que pense mon collègue du fait que les camions construits ici étaient exemptés de droits de douane au départ quand ils étaient envoyés aux États-Unis, mais qu'ils ne le sont plus depuis le mois d'octobre? Qu'est-ce que cela indique sur les talents de négociateur du premier ministre, qui étaient censés être si extraordinaires?

[Traduction]

Kyle Seeback: Monsieur le président, voilà un autre exemple de l'échec cuisant d'un premier ministre qui a fait campagne en affirmant connaître le président américain et savoir comment conclure un accord. Tout ce que nous voyons, c'est que l'accord promis pour le 21 juillet n'a pas été conclu et que, chaque fois que le premier ministre rend visite au président américain, la situation empire: nous nous retrouvons avec davantage de droits de douane sur davantage de produits, et ces droits sont plus élevés. C'est exactement le contraire de ce que le premier ministre avait promis pendant sa campagne.

Comme je l'ai dit plus tôt, le plus choquant et le plus stupéfiant, c'est que le premier ministre ait l'audace de se présenter ici en se vantant des droits de douane de 10 % pour le secteur de l'automobile. Il s'en est vanté. Il a dit que nous avions conclu le meilleur accord au monde, comme s'il fallait l'en remercier et l'en féliciter.

Comme je l'ai déjà dit, j'ai discuté avec des représentants du Conseil national des métiers spécialisés d'Unifor, qui m'ont clairement indiqué qu'avec des droits de douane de 10 %, l'industrie automobile canadienne était condamnée. Or, le premier ministre se vante ouvertement des droits de douane de 10 %. C'est révoltant.

Chris Lewis (Essex, PCC): Monsieur le président, pendant son intervention, mon collègue a mentionné qu'il avait fait des études de droit. Il a souligné l'importance des contrats et de leur lecture attentive, puis il a également mentionné l'incompétence des libéraux.

Je n'ai pas fait d'études de droit, mais c'est de toute évidence le cas de mon collègue. Dans quelle mesure est-il important de lire les contrats afin de savoir exactement ce qu'ils contiennent et de pouvoir ainsi protéger la main-d'œuvre canadienne et, en fin de compte, les entreprises et l'industrie d'ici?

• (2025)

Kyle Seeback: Monsieur le président, un avocat qui ne lirait pas un contrat au nom de son client s'exposerait à une gigantesque poursuite, mais des ministres successifs signent des contrats de plusieurs milliards de dollars sans les lire. Ce n'est plus de la simple négligence, mais de la négligence grave. C'est un acte répréhensible qui a des conséquences dévastatrices pour l'industrie automobile.

Les libéraux affirment qu'il existe une garantie d'emploi. Quelqu'un peut-il m'expliquer de quoi il en retourne? Si les contrats contiennent une disposition prévoyant une garantie d'emploi, cette disposition a permis à Stellantis de licencier 3 000 travailleurs à Brampton, alors que son effectif total était légèrement supérieur à 8 000 personnes à l'époque. Était-elle autorisée à licencier près de 50 % de son effectif? Ce n'est pas une garantie d'emploi digne de ce nom. Si j'avais rédigé un contrat comme celui-ci en première année de droit pour le compte de mon client, mon professeur de droit des contrats m'aurait donné une note d'échec, et c'est ce que le gouvernement mérite.

Harb Gill (Windsor-Ouest, PCC): Monsieur le président, c'est toujours un honneur de prendre la parole à la Chambre au nom des

Ordres émanant du gouvernement

vaillants habitants de Windsor. Ce soir, j'aimerais parler de quelque chose d'important pour toutes les familles de Windsor et pour bien des familles partout au pays, à savoir l'avenir de l'industrie automobile.

Dans ma collectivité, nous n'avons pas besoin de contrats ni de longs rapports pour comprendre ce qui se passe; nous en ressentons les effets. On en parle dans les lieux de travail et dans les nouvelles, et nous savons que les enjeux sont importants. Je vais fournir quelques données simples pour que les Canadiens comprennent ce que les habitants de Windsor comprennent depuis des générations.

Le secteur canadien de l'automobile injecte 14 milliards de dollars dans l'économie canadienne chaque année. Chaque emploi en jeu soutient neuf autres emplois dans la collectivité. Aucune autre industrie au Canada ne fait cela; aucune. Nous exportons 92 % de nos véhicules aux États-Unis. L'accès à ce marché n'est pas facultatif; il est nécessaire pour notre industrie, surtout quand on sait que les véhicules automobiles comptent pour 8 % de tout ce que nous exportons, et que 600 000 emplois au Canada dépendent directement ou indirectement du secteur de la construction automobile. On pourrait s'attendre à ce que le gouvernement en fasse une priorité absolue, mais ce n'est pas ce que nous avons constaté.

Comment le premier ministre a-t-il réagi quand les représentants du secteur de l'automobile, les dirigeants syndicaux et les travailleurs ont tous sonné l'alarme? Il a répondu qu'il s'en foutait. Interrogé sur les problèmes commerciaux croissants avec les États-Unis, il a répondu qu'il ne s'agissait pas d'une « question brûlante ». Pour quelqu'un qui vit à Windsor, c'est loin d'être seulement une question brûlante, c'est un cas où le feu est pris dans l'industrie.

De vraies personnes sont touchées. Il n'est pas question de scénarios hypothétiques, mais de vraies familles dont les membres perdent leurs emplois. À l'usine CAMI d'Ingersoll, 500 emplois ont disparu. À Oshawa, 750 emplois se sont envolés. Chez Stellantis, à Brampton, ce sont 3 000 travailleurs qui ont été mis à pied. À Sainte-Thérèse, au Québec, 725 emplois ont été supprimés chez PACCAR. Ce ne sont pas que des chiffres. La capacité de ces gens à payer leur hypothèque, leurs régimes de retraite et l'avenir de leurs enfants sont tous menacés. Les travailleurs savent trop bien qu'une fois ces emplois partis vers le sud, ils ne reviennent pas.

Les travailleurs de Windsor ont bâti l'industrie automobile du pays, mais ils ne l'ont pas fait seuls. Ils l'ont fait avec l'aide des syndicats qui se sont battus pour obtenir des salaires équitables, des lieux de travail sûrs et de la stabilité. À Windsor, nous savons à quoi ressemble le travail d'équipe entre les travailleurs, les syndicats et l'industrie. Nous en faisons l'expérience depuis plus d'un siècle. Des gens comme Charlie Brooks ont donné leur vie pour leurs camarades syndiqués.

Je vais dire quelque chose de simple à la Chambre. Les gens peuvent soutenir les syndicats, ils peuvent soutenir les travailleurs, ils peuvent défendre des emplois solides dans le secteur manufacturier, et oui, ils peuvent quand même voter pour les conservateurs, comme ils l'ont fait cette année. Ce n'est pas une question de slogans; c'est plutôt la question de savoir qui se bat réellement pour les travailleurs lorsque cela compte vraiment.

Ordres émanant du gouvernement

La coalition libérale—néo-démocrate ne fait preuve d'aucun leadership. Les libéraux ont eu dix ans pour préparer le pays en cas de chocs économiques, mais au lieu de cela, ils ont accru notre dépendance envers les États-Unis. Ils bloquent les possibilités d'exploiter et d'exporter nos ressources. Ils embourbent toutes les industries en pleine croissance dans des formalités administratives. Maintenant, alors que les États-Unis jouent les durs, nous nous retrouvons sans aucun moyen de pression.

Les libéraux, tout comme les néo-démocrates d'ailleurs, se présentent avec des slogans, prennent des photos aux rassemblements et font des promesses mirobolantes, mais ils n'obtiennent aucun investissement, ne règlent aucun problème commercial et ne protègent aucun emploi dans le secteur automobile. Les travailleurs ne sont pas dupes. Ils ont besoin de résultats, pas de poudre aux yeux.

Plus important encore, tandis que le gouvernement restait les bras croisés, nous avons agi. Notre parti a insisté pour que des réunions d'urgence soient organisées au sujet de Stellantis. Nous avons fait pression pour qu'un débat d'urgence ait lieu. Nous avons obtenu la tenue de réunions de comités afin d'enquêter sur ce qui n'avait pas fonctionné. Nous n'avons pas attendu. Nous ne sommes pas restés les bras croisés. Nous n'avons pas dit « on s'en fout ». Nous nous sommes mobilisés parce que les travailleurs que nous représentons ne méritent rien de moins.

Nous avons un plan concret pour rétablir la confiance, et, pour cela, il faut un gouvernement responsable. Nous lutterons contre les droits de douane immédiatement, et non dans plusieurs mois. Nous exempterons de TVH les véhicules fabriqués au Canada. Nous éliminerons les obstacles qui font fuir les investissements du Canada et nous alignerons nos politiques relatives aux véhicules électriques sur celles des États-Unis pour que les constructeurs sachent quoi faire. Nous créerons un environnement où les entreprises voudront investir, et non quitter le pays. Il n'y a ni grandes théories ni vœux pieux, il n'y a que des mesures concrètes qui aideront les travailleurs à conserver leur emploi et à assurer leur avenir.

Les travailleurs ne demandent pas de traitement spécial. Ils demandent à leur gouvernement de les soutenir et, en ce moment, alors que leur gagne-pain est menacé comme il ne l'a jamais été pour leur génération, qu'est-ce qu'on leur dit? On leur dit qu'on s'en fout et que ce n'est pas une « question brûlante ». À Windsor, nous sommes préoccupés. Dans nos collectivités, c'est une question brûlante, et nous continuerons à nous battre aussi longtemps qu'il le faudra pour protéger les bons emplois canadiens et assurer un avenir où les familles pourront compter sur cette industrie comme cette industrie a compté sur elles.

● (2030)

[Français]

Jacques Ramsay (secrétaire parlementaire du ministre de la Sécurité publique, Lib.): Monsieur le président, mon collègue élabore la stratégie des conservateurs. La pertinence reste à prouver.

Toutefois, il ne fait pas allusion dans son allocution à un certain président, au sud d'ici, qui impose des droits de douane. Le chef de mon collègue a appelé à une renégociation accélérée de l'ACEUM et a indiqué qu'il obtiendrait, lui, un accord avec les États-Unis.

Mon collègue pourrait-il distiller les perles de sagesse sur la stratégie de négociation avec les États-Unis?

[Traduction]

Harb Gill: Monsieur le président, ce qui compte pour les gens de Windsor, c'est que les travailleurs du secteur de l'automobile puissent garder leur emploi, continuer de recevoir leurs chèques de paie et assurer leur avenir. C'est précisément sur ce point que le gouvernement libéral n'est jamais à la hauteur. Pendant que le premier ministre déclare qu'il s'en fout et insiste sur le fait que les échanges commerciaux avec les États-Unis ne sont pas un sujet brûlant, les familles de ma circonscription vivent dans l'incertitude et l'anxiété qui découlent de son inaction.

Les conservateurs accorderont toujours la priorité aux travailleurs, aux syndicats et à l'industrie locale, car sans un secteur de l'automobile solide, il n'y a pas d'économie à Windsor. Elle est là, la différence. Les gens de Windsor n'ont pas besoin d'autres excuses de la part des libéraux. Ce dont ils ont besoin, c'est d'un véritable plan pour sécuriser la frontière, garantir les emplois dans le secteur de l'automobile et rebâtir notre relation avec les États-Unis avant que de nouveaux droits de douane ne viennent peser sur les chèques de paie des travailleurs.

[Français]

Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Monsieur le président, je remercie mon collègue de Windsor-Ouest de son intervention passionnée.

On sait que la circonscription de Windsor-Ouest inclut le pont Ambassador et est touchée par toute la situation de l'exportation vers les États-Unis. Je comprends le fait d'être préoccupé par ça et par l'impact que peut avoir le ralentissement de l'économie et la crise avec les États-Unis.

Si, au Canada, on produisait uniquement des voitures électriques, qu'il y avait quand même des échanges à la frontière et que la circonscription de mon collègue était mise en avant, ne se retrouverait-il pas quand même gagnant?

Est-ce nécessaire que les voitures qui sont produites et qui traversent la frontière plusieurs fois soient des véhicules à essence?

[Traduction]

Harb Gill: Monsieur le président, c'est une question intéressante. Au fond, le gouvernement ne peut pas imposer aux gens l'obligation d'acheter quelque chose. Notre démocratie n'est pas de type soviétique; c'est une démocratie canadienne qui laisse aux gens le choix de décider eux-mêmes quel véhicule ils veulent acheter.

De plus, bon sang, avons-nous l'infrastructure requise? Non, elle n'est pas là. J'aimerais beaucoup qu'elle le soit afin que nous puissions avoir des véhicules électriques, mais ce n'est pas le cas présentement.

Les conservateurs appuient-ils ces mesures? Bien sûr que oui. En tant que conservateurs, nous nous inquiétons nous aussi de l'avenir de notre planète, mais il existe des solutions et ces solutions doivent être sensées, financièrement responsables, transparentes et justifiables.

● (2035)

Chris Lewis (Essex, PCC): Monsieur le président, je sais à quel point mon collègue a travaillé fort. Il a rencontré des représentants de nombreuses entreprises de notre région, et je le sais parce que je l'ai accompagné. Bien sûr, je suis aussi un grand défenseur de la main-d'œuvre, mais sans entreprises, il n'y a pas de main-d'œuvre.

Comment le manque de certitude et les menaces tarifaires affectent-ils les entreprises secondaires et tertiaires du secteur automobile?

Harb Gill: Monsieur le président, mon collègue a raison de dire que nous avons travaillé fort. Nous avons rencontré toutes sortes de gens pour apaiser leurs craintes. Cependant, je peux dire qu'il y a beaucoup d'anxiété et de désespoir. Il y a aussi beaucoup d'occasions manquées. Les pourparlers se poursuivent, mais aucun contrat n'a été signé, car il y a beaucoup d'incertitude au sujet des accords commerciaux que nous pouvons négocier avec nos partenaires à l'échelle mondiale, et pas seulement avec les États-Unis. Malheureusement, cela se produit constamment de nos jours.

Quel est le bilan de la situation? Nous avons un premier ministre qui dit qu'il s'en fout ou qu'il ne s'agit pas d'une question brûlante. Les gens de ma ville n'ont pas de difficulté à le croire; il vit tellement d'incertitude et cela n'a rien de rassurant. Cela pouvait sembler une déclaration astucieuse, mais ce que les gens de Windsor ont entendu haut et fort, c'est que le premier ministre ne se soucie pas d'eux. Les conservateurs sont ici pour lui demander des comptes et pour veiller à ce qu'il comprenne que Windsor est important.

Wade Grant (secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.): Monsieur le président, je partagerai mon temps de parole avec le député de St. Catharines.

En tant que nouveau député, c'est un privilège de prendre la parole à la Chambre pour participer au débat exploratoire sur le secteur de l'automobile. Avant d'aller plus loin, je tiens à souligner que nous nous trouvons sur le territoire traditionnel non cédé de la nation algonquine anishinabe.

Je vais concentrer mes observations sur la norme de disponibilité des véhicules électriques, mais je tiens d'abord à souligner que la construction automobile au Canada est l'une de nos plus grandes industries d'exportation. Elle soutient directement plus de 125 000 emplois bien rémunérés, dont un grand nombre sont des emplois syndiqués. Rien que l'année dernière, le secteur automobile a contribué à hauteur de 16,8 milliards de dollars au produit intérieur brut du Canada. On ne saurait trop insister sur son importance.

C'est pourquoi le gouvernement du Canada soutient fermement nos travailleurs et nos entreprises du secteur de l'automobile, secteur qui doit inclure les véhicules électriques pour assurer son avenir. À l'heure actuelle, un véhicule sur quatre vendu dans le monde est un véhicule zéro émission. Nous devons nous assurer que le secteur de l'automobile canadien occupe une place stratégique afin de contribuer à cette transition tout en prospérant.

Les Canadiens et l'environnement en tirent également des avantages importants. Les véhicules zéro émission sont moins coûteux à conduire et à entretenir. Ils comportent moins de pièces mobiles, et ils ne sont pas dotés de bougies d'allumage ni de filtres à air qui doivent être remplacés. Ils ne nécessitent pas de vidange d'huile ni de mise au point du moteur.

Selon l'Association canadienne des automobilistes, le propriétaire moyen d'un véhicule électrique économise de 40 % à 50 % des frais d'entretien associés aux véhicules à essence. L'Association estime également que l'alimentation des véhicules électriques permet de réaliser d'importantes économies. Selon cette association, le Canadien moyen dépense près de 3 000 \$ d'essence, alors que l'ali-

Ordres émanant du gouvernement

mentation d'un véhicule électrique moyen ne coûte que quelques centaines de dollars par an.

Bien sûr, nous nous intéressons également à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. En ce qui concerne la technologie, des investissements dans l'innovation canadienne continuent d'améliorer l'autonomie, l'efficacité et la durée de vie des batteries des véhicules électriques, ainsi que l'efficacité globale du secteur des transports. Le Canada investit dans la recherche et le développement, notamment dans le Programme d'innovation énergétique de Ressources naturelles Canada et dans son projet de décarbonisation des transports routiers mis en œuvre en collaboration avec l'Université du Nouveau-Brunswick.

Ce projet vise à réduire les coûts et à améliorer le rendement des moteurs des véhicules électriques. Il vise à assurer une chaîne d'approvisionnement sûre et rentable pour les matériaux nécessaires à la fabrication des véhicules automobiles grâce au développement de nouveaux aciers magnétiques à forte teneur en silicium et d'aimants ne contenant pas de métaux des terres rares. Ces nouveaux matériaux rendront les véhicules électriques plus abordables et nous rendront moins dépendants des autres pays qui font le commerce des métaux des terres rares. Les progrès de la technologie des véhicules électriques continuent également d'améliorer le rendement par temps froid. La plupart des modèles disposent désormais de systèmes qui préconditionnent la batterie avant de la recharger, ce qui augmente considérablement la vitesse de recharge par temps froid.

Il ne fait aucun doute que le Canada a tout ce dont il a besoin pour être un chef de file de l'écosystème mondial des véhicules électriques. Nous avons des décennies d'expérience dans la fabrication d'automobiles et nous disposons d'une main-d'œuvre talentueuse. Cependant, en ce moment, les constructeurs automobiles doivent composer avec des dynamiques de marché extrêmes. Le gouvernement du Canada le reconnaît.

Nous sommes conscients que les constructeurs automobiles canadiens souhaitent voir évoluer les échanges commerciaux et les droits de douane sur les véhicules canadiens. Ils font face à des changements dans l'industrie automobile et connaissent une période d'incertitude économique. C'est pourquoi le gouvernement du Canada a annoncé le 5 septembre qu'il compte exempter les véhicules de l'année modèle 2026 des exigences relatives à la norme sur la disponibilité des véhicules électriques, et le même jour, il a également lancé un examen de 60 jours de cette norme, qui est maintenant terminé. Le gouvernement du Canada annoncera, en temps voulu, la voie à suivre qui soutiendra le mieux l'industrie canadienne, tout en garantissant aux Canadiens un choix sur le marché des véhicules électriques de demain.

En tant que père de deux jeunes enfants, soucieux de leur assurer un avenir propre et vert et de leur léguer un pays encore meilleur que celui d'aujourd'hui, je me réjouis de travailler avec le gouvernement et avec mes collègues d'en face pour y parvenir.

● (2040)

Scot Davidson (New Tecumseth—Gwillimbury, PCC): Monsieur le président, le mandat libéral en matière de véhicules électriques pénalise les constructeurs canadiens, il met en péril les emplois dans le secteur automobile canadien et il accorde une part encore plus importante du marché à Elon Musk et Tesla aux États-Unis, qui n'ont absolument aucune présence au Canada.

Ordres émanant du gouvernement

Le député d'en face peut-il expliquer pourquoi la politique du gouvernement libéral consiste à affaiblir le secteur automobile canadien tout en renforçant une entreprise américaine et les emplois dans le secteur automobile américain? Autrement dit, cette politique vise-t-elle uniquement à enrichir Elon Musk?

Wade Grant: Monsieur le président, pour répondre à la question de mon collègue, la réponse courte est non, mais nous devons examiner notre capacité de production dans le secteur de l'automobile. Le nombre de modèles de véhicules électriques offerts sur le marché canadien est en hausse. Aujourd'hui, les consommateurs ont accès à plus de 100 modèles différents, et nous voulons que ce nombre augmente. Nous voulons donner plus de choix aux Canadiens. Nous voulons qu'ils puissent se rendre dans n'importe quel concessionnaire au pays et trouver un véhicule électrique qui correspond à leur mode de vie, qu'ils utilisent leur véhicule pour conduire leurs enfants au soccer ou pour se rendre au travail dans une usine ou ailleurs.

[Français]

Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Monsieur le président, j'aimerais féliciter mon collègue, qui est le secrétaire parlementaire de la ministre de l'Environnement et du Changement climatique. Il l'a bien souligné, parce qu'il a l'audace de se lever à la Chambre pour défendre une vision environnementale du gouvernement en ce qui concerne l'industrie automobile. C'est tellement ironique, parce que le gouvernement a signé un accord pour construire un nouveau pipeline pour produire plus de pétrole. Pourquoi? C'est pour faire rouler encore plus l'industrie automobile. C'est très cohérent avec la vision canadienne. Nous sommes à la merci du pétrole, du gaz et de l'industrie automobile.

Pourquoi a-t-on arrêté les investissements dans l'électrification des transports? Pourquoi a-t-on détourné la production et l'innovation qui se faisaient au Québec vers l'Ontario? Est-ce que l'avenir du Canada, c'est vraiment le pétrole et le gaz, encore une fois? À quoi ça sert d'avoir un secrétaire parlementaire de la ministre de l'Environnement et du Changement climatique, dans un tel contexte?

[Traduction]

Wade Grant: Monsieur le président, je m'offusque de cette remarque, car je suis le secrétaire parlementaire de la ministre de l'Environnement et du Changement climatique et qu'il se trouve que je suis un député des Premières Nations de la province de la Colombie-Britannique ayant grandi sur la côte. Je reconnais que la côte est un endroit très spécial pour moi, qui y ai grandi, et j'ai travaillé avec les Premières Nations toute ma vie.

Nous avons clairement indiqué que les droits et les titres des Premières Nations seront toujours respectés et resteront au cœur de toutes les négociations à venir. Hier, j'ai d'ailleurs rencontré l'Assemblée des Premières Nations, le caucus de la Colombie-Britannique, afin de m'assurer de pouvoir collaborer avec eux tout au long du processus. Je continuerai de le faire, car je continue de promouvoir ma province, mon héritage et ceux qui m'ont élu.

[Français]

Jacques Ramsay (secrétaire parlementaire du ministre de la Sécurité publique, Lib.): Monsieur le président, on entend souvent que la barrière principale qui empêche les Canadiens et les Canadiennes de choisir les véhicules électriques en masse, c'est le manque de bornes de recharge. J'aimerais que le secrétaire parlementaire nous explique ce que ça prendrait exactement comme en-

semble de bornes de recharge pour faciliter l'achat de véhicules électriques par les Canadiens.

● (2045)

[Traduction]

Wade Grant: Monsieur le président, plusieurs membres de ma famille ont choisi d'acheter des véhicules électriques et ils adorent les conduire. Ils aiment les conduire et découvrir les endroits où ils peuvent se rendre en n'ayant recours qu'à une borne de recharge. Je reconnais que nous devons veiller à étendre notre réseau de bornes de recharge électrique à l'ensemble du pays, que ce soit dans les zones rurales ou éloignées, ou dans les centres urbains. Nous devons investir dans ces technologies afin de réduire les coûts. C'est ce que le gouvernement s'est engagé à faire: investir dans un avenir vert et dans les énergies vertes. Je me réjouis de pouvoir participer à cette solution.

Chris Bittle (St. Catharines, Lib.): Monsieur le président, je tiens à remercier mes collègues qui ont participé à ce débat. Je comprends les sentiments qui ont été exprimés par les députés de tous les partis. Nous avons entendu des discours empreints d'émotion. Beaucoup de reproches ont été lancés, mais je comprends ce qui les motive.

L'histoire de St. Catharines est liée depuis longtemps à l'industrie de l'automobile. Dans ma circonscription, le plus grand employeur du secteur privé est General Motors. Cela n'est pas nouveau. Pour de nombreuses collectivités dont on a parlé ici ce soir, cette réalité remonte à plusieurs décennies, voire à un siècle dans le cas de Windsor, de Niagara et d'Oshawa. Cette industrie est profondément ancrée dans nos collectivités. Des générations de travailleurs et de familles y sont liées.

Il y a eu une situation semblable avec une usine de papier à Thorold. J'étais la quatrième génération à travailler dans cette usine. Elle a fermé. Quand mon père a commencé à y travailler, elle comptait des milliers d'employés et elle offrait des emplois bien rémunérés. Mon grand-père et mon arrière-grand-père ont élevé leur famille grâce à leur emploi dans cette usine de papier. Ces emplois étaient similaires à ceux que l'on trouve chez General Motors, Stelantis et Ford. La situation difficile que traversent les collectivités suscite l'émoi, ce qui est compréhensible. Les gens ont peur. Je l'ai entendu à St. Catharines. Nous sommes allés aux urnes et je l'ai entendu depuis. Nous devons composer avec une administration américaine capricieuse au Sud. Nous ne savons pas ce qui va se passer ensuite. Ce qui m'étonne ici, c'est que l'opposition n'attribue pas la responsabilité à un régime américain capricieux, mais qu'elle jette le blâme sur d'autres. Cela dit, je le comprends. C'est son travail.

Examinons les faits.

Le fait est que, depuis la Seconde Guerre mondiale, le Canada et les États-Unis avaient un accord mutuellement bénéfique. Je crois comprendre que la balance commerciale était pratiquement la même en ce qui concerne les voitures exportées et importées, ainsi que les pièces et tout le reste. Toute cette relation a été chamboulée par une seule administration. C'est effrayant. Cependant, le gouvernement sera toujours là pour nos travailleurs. Nous ne pouvons pas forcer un gouvernement américain à accepter un accord. Je trouve inquiétant que les conservateurs soient prêts à accepter n'importe quel accord simplement pour en conclure un. Il faut que ce soit un bon accord parce que, comme un autre député l'a mentionné, si un certain niveau de droits de douane est imposé, ce sera dévastateur pour le secteur.

Tout n'est pas perdu dans la région de Niagara. Je sais qu'il y a beaucoup de peur dans cette région et ailleurs. L'usine de séparateurs de batteries d'Asahi Kasei, liée aux investissements de Honda en Ontario, une usine de 1 milliard de dollars, est en construction à Port Colborne et transformera la région de Niagara. Malgré l'incertitude, malgré les problèmes, cette usine est en construction aujourd'hui, et les travaux se poursuivent, grâce au gouvernement actuel et à la province de l'Ontario, qui sont intervenus pour défendre les travailleurs. Que ce soit à Brampton ou à Windsor, le gouvernement est présent.

Nous ne pouvons pas empêcher un gouvernement américain d'imposer des droits de douane, même s'ils nuisent à ses travailleurs. Hier, j'ai lu dans un journal américain que les Américains achètent moins de voitures parce qu'elles sont trop chères. Nous avons la solution à ce problème et cela consiste à réduire les droits de douane sur l'acier et l'aluminium destinés à la fabrication d'automobiles. Cependant, nous n'avons pas de contrôle en ce moment. En l'absence de ce contrôle, le gouvernement défendra les travailleurs et sera là pour eux. Nous l'avons déjà fait à maintes reprises, année après année, et nous continuerons à travailler avec le gouvernement de l'Ontario pour maintenir de nombreux emplois dans le secteur de l'automobile et en créer d'autres à l'avenir.

• (2050)

Scot Davidson (New Tecumseth—Gwillimbury, PCC): Monsieur le président, je suppose qu'en tant que conservateurs nous voyons les choses autrement. Le député a pris la parole à la Chambre pour défendre la taxe sur le carbone auprès des Canadiens pendant 10 ans et elle était bonne jusqu'à ce que ce ne soit plus le cas. Aujourd'hui, les conservateurs demandent des comptes au gouvernement au sujet de l'obligation relative aux véhicules électriques qui va écraser le secteur de l'automobile. Dans ma circonscription, Honda m'a expressément dit qu'il avait suspendu l'obligation en raison de l'incertitude qui règne. Il y a maintenant de l'incertitude. Ce sont des politiques que le gouvernement s'est lui-même imposées et qui n'ont absolument rien à voir avec Donald Trump et les États-Unis. Le député pourrait-il nous dire ce qu'il en pense?

Chris Bittle: Monsieur le président, le député dit n'importe quoi, comme les conservateurs le font depuis des années. La taxe sur le carbone n'a rien à voir avec la situation actuelle; il est ridicule que le député la mentionne. En fait, le secteur de l'automobile était en croissance.

Le député parle maintenant des exigences relatives aux véhicules électriques. Il y a quelques mois, l'industrie des véhicules électriques poursuivait sa croissance. Les exigences qu'il mentionne n'ont rien à voir avec la situation, mais il refuse de blâmer Donald Trump. Je me demande pourquoi. C'est choquant de la part du Parti conservateur. Il est incroyable que ses députés prennent la parole à la Chambre pour faire un show de boucane. Il y a une raison à la situation actuelle et cette raison, c'est les droits de douane imposés par une administration, un gouvernement. Voilà pourquoi nous nous trouvons dans cette situation. Le show de boucane que les conservateurs nous offrent pendant ce débat n'a rien à y voir.

[Français]

Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Monsieur le président, mon collègue a effectivement été un défenseur de plusieurs enjeux environnementaux. Je pense particulièrement à l'innovation dans le secteur de l'automobile. Je vois bien que l'électrification des transports est une des valeurs qu'il défend à la Chambre de-

puis longtemps. Par contre, qu'est-ce que son gouvernement a fait dans les dernières années?

Il a coupé dans l'innovation. Des programmes comme Technologies du développement durable Canada avaient quand même la valeur d'investir dans des PME qui créaient cette innovation technologique pour que nous puissions tous avoir des véhicules électriques en 2035 afin de sauver notre planète.

Toutefois, on a brisé l'élan dans les investissements et dans les PME dont on n'a pas respecté les brevets et les contrats. Cela fait que ces investissements se sont écroulés. Qu'est-ce qu'on a dans le dernier budget? On n'a absolument rien.

Pourquoi les libéraux ont-ils abandonné l'objectif d'avoir exclusivement des véhicules électriques qui circulent dans nos rues en 2030 ou en 2035?

[Traduction]

Chris Bittle: Monsieur le président, je ne crois pas que quiconque ait renoncé aux véhicules électriques. Comme je l'ai mentionné, une usine de séparateurs de batteries d'une valeur d'un milliard de dollars est actuellement en construction dans la région de Niagara. Ce projet est en cours à l'heure où nous parlons. C'est donc un changement transformationnel. Par ailleurs, l'industrie automobile a fait des progrès considérables au cours des dernières années, et cette tendance se poursuit à mesure que l'autonomie des véhicules électriques augmente.

Nous entendons à nouveau les vieux arguments éculés des conservateurs selon lesquels les véhicules électriques ne fonctionnent pas et ne représenteront pas l'avenir de l'automobile. Au contraire, ils représentent l'avenir de l'automobile. Les Canadiens les achètent et les acceptent. La technologie s'améliore de plus en plus, et la région de Niagara en récolte les fruits. Nous le constatons lorsque l'usine ouvrira ses portes, très bientôt, je l'espère.

[Français]

Jacques Ramsay (secrétaire parlementaire du ministre de la Sécurité publique, Lib.): Monsieur le président, je sais que mon honorable collègue parcourt sa circonscription et qu'il connaît très bien ses concitoyens. J'aimerais qu'il nous dise ce qu'il entend.

Quels sont les points de vue des citoyens de sa circonscription sur les mesures prises par notre gouvernement actuellement?

[Traduction]

Chris Bittle: Monsieur le président, je salue l'emploi par le député du verbe « parcourir ». Ma circonscription n'est pas grande, géographiquement, mais je la parcours le plus possible.

Il y a une appréhension qui existe, je pense, dans toutes nos circonscriptions. Plus on se rapproche de la frontière, plus elle est perceptible, parce que les liens d'amitié et de confiance ont été rompus. Depuis la Seconde Guerre mondiale, nous nous sommes tournés vers les États-Unis, et les États-Unis se sont tournés vers nous dans un esprit de partenariat. Les Canadiens le prennent mal et achètent moins. Ils regardent ce qui est sur les tablettes et cherchent la feuille d'érable rouge sur les produits avant de les acheter. Ce n'est pas près de s'arrêter, je le sais. Cette appréhension existe, mais, en même temps, le gouvernement doit être là pour montrer qu'il soutient les Canadiens en ces temps incertains.

Ordres émanant du gouvernement

● (2055)

Arpan Khanna (Oxford, PCC): Monsieur le président, c'est un honneur pour moi de prendre la parole au sujet d'une question aussi importante, qui touche non seulement ma circonscription, mais aussi les Canadiens de tout le pays. L'industrie canadienne de l'automobile est l'épine dorsale de notre pays. En Ontario, nous comptons plus de 100 000 emplois dans le secteur automobile. Nous sommes très fiers de nos travailleurs de l'automobile, qui font un travail fantastique. Ils injectent 14 milliards de dollars dans notre économie. C'est beaucoup d'argent et beaucoup de travailleurs. Cela a une incidence très positive sur notre économie locale.

Ma circonscription, Oxford, a également un secteur automobile très dynamique et compte notamment une usine de Toyota et l'usine CAMI. Nous avons tous entendu la nouvelle annoncée récemment par GM concernant la suppression de 1 200 emplois à l'usine CAMI. Cela a dévasté ma communauté. À Ingersoll, 1 200 travailleurs, c'est 1 200 familles. Ces mises à pied se répercutent sur les entreprises de la région et ont une incidence sur les milliers d'emplois indirects qui soutiennent notre économie locale. Cela nuit également à notre comté. L'usine CAMI représente 12 % de l'assiette fiscale d'Ingersoll. Si nous la perdons, cela aura de graves conséquences pour les gens de ma circonscription.

J'ai toujours dit que, dans le comté d'Oxford, les agriculteurs sont le cœur de la collectivité, mais que les travailleurs du secteur de l'automobile en sont l'épine dorsale. Ce sont des gens très travaillants et hautement spécialisés qui retroussent leurs manches et font avancer les choses. Depuis quelques années, le gouvernement tourne le dos aux travailleurs de l'automobile et néglige le secteur en général. Échec après échec, il continue de décevoir les travailleurs. Il continue de trahir les travailleurs.

Nous avons eu une excellente discussion sur l'obligation relative aux véhicules électriques. Le gouvernement libéral est guidé par une idéologie inefficace. Les libéraux imposent leur point de vue radical au secteur manufacturier au moyen de cette obligation qui entraînera de graves répercussions. Brian Kingston, PDG de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, a dit très clairement que cette approche « attaque directement notre compétitivité en tant qu'administration fabriquant des automobiles, en imposant des frais punitifs aux entreprises qui n'atteignent pas ces objectifs de vente arbitraires ».

Ces objectifs ne sont d'ailleurs pas réalisables. Les véhicules électriques ne fonctionnent pas. Le projet BrightDrop de l'usine CAMI était un projet de véhicules électriques. Des centaines de millions de dollars ont été investis dans la modernisation de cette usine. Beaucoup de choses se sont passées, mais le projet n'a pas survécu, car il n'y a pas de ventes pour le moment. La demande en véhicules électriques a baissé. Je crois fermement au libre marché. C'est le marché qui devrait décider de la place d'un produit. Ce sont les Canadiens qui devraient décider quelles voitures ils veulent conduire. Cela ne devrait pas être imposé par un gouvernement autoritaire dans le but d'atteindre ses propres objectifs.

Dans les régions rurales de l'Ontario, ces voitures électriques ne fonctionnent pas. Les véhicules électriques ne fonctionnent pas en raison des mauvaises conditions météorologiques, de l'absence d'infrastructures et d'une capacité de remorquage insuffisante. Les mesures des libéraux en matière de véhicules électriques ont échoué, et cela nuit à l'industrie automobile au Canada. Les libéraux ont également échoué dans le dossier du commerce. Le premier ministre a parcouru le monde et a fait de grands discours, mais en ce

qui concerne un de nos partenaires les plus importants, il brille par son absence.

Quatre-vingt-douze pour cent de nos véhicules sont expédiés aux États-Unis. Cela représente une grosse part de notre industrie. Le premier ministre doit se mettre au travail et s'asseoir à la table des négociations afin d'obtenir un accord favorable pour nos travailleurs de l'automobile. Partout où il va, les droits de douane augmentent. Il en va de même dans l'industrie de l'automobile. Les responsables de Toyota, que j'ai rencontré la semaine dernière, m'ont dit la même chose. Si les droits de douane ne baissent pas de 10 %, ils devront, eux aussi, réévaluer leur situation.

L'industrie sera détruite, mais les libéraux manquent encore une fois à l'appel. Lorsqu'ils distribuent l'argent des contribuables, l'argent qu'ils ont durement gagné, ils ne lisent même pas les contrats. D'après les dernières nouvelles, ils ont versé 15 milliards des dollars durement gagnés par les contribuables sans même lire le contrat pour déterminer s'il comportait des garanties d'emploi. Ils signent des chèques en blanc à des dirigeants d'entreprise, pendant que nos travailleurs en paient le prix.

Cela doit changer. Nous devons défendre les travailleurs de l'automobile, et nous devons protéger notre industrie de l'automobile, mais les libéraux manquent à l'appel. Ils pointent du doigt tout le monde sauf eux-mêmes. Cependant, ce sont eux qui devraient se regarder dans le miroir et reconnaître qu'ils sont la source du problème et qu'ils doivent cesser de nuire.

● (2100)

Harb Gill (Windsor-Ouest, PCC): Monsieur le président, les villes comme Windsor, Ingersoll et Oshawa dépendent de chaînes d'approvisionnement stables et prévisibles.

Mon collègue d'Oxford convient-il que le gouvernement, avec ses retards, son incertitude et ses opérations de relations publiques à n'en plus finir, a nui aux efforts des fabricants pour investir et embaucher, plutôt que de les simplifier? J'aimerais également qu'il nous raconte ce que les gens de sa circonscription lui disent au sujet du secteur de l'automobile.

Arpan Khanna: Monsieur le président, l'industrie de l'automobile est accablée par le fardeau réglementaire, par l'obligation de vendre des véhicules électriques, par la faiblesse de la réaction du gouvernement aux droits de douane et, bien entendu, par la taxe sur le carbone pour les industries. Des obstacles se dressent à chaque étape. La prévisibilité disparaît. Le gouvernement affirme maintenant qu'il suspend l'obligation de vendre des véhicules électriques. Ce n'est pas une solution permanente. Il n'y a toujours aucune assurance quant à la suite des choses. Nous devons renoncer à l'obligation de vendre des véhicules électriques.

Les conservateurs agiront en ce sens. Les travailleurs de l'automobile sont d'accord. Je peux vous affirmer que, dans ma circonscription, les travailleurs de l'automobile sont très inquiets. Ils souhaitent que l'on fasse quelque chose. Nous avons demandé à la ministre d'intervenir au sujet de l'usine CAMI. Nous n'avons reçu aucune réponse, aucun plan, ni aucune nouvelle. Chaque jour qui passe apporte aux travailleurs son lot de difficultés, de tension, d'anxiété et de panique. Il est temps que les libéraux défendent enfin les travailleurs de l'automobile canadiens.

Ordres émanant du gouvernement

[Français]

Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Monsieur le président, dans son intervention, mon collègue a parlé des contrats, et cela me rappelle la bataille qui a eu lieu au Comité permanent de l'industrie et de la technologie il y a deux ans, particulièrement dans le contexte des contrats de Stellantis, de Honda et de Volkswagen. Les conservateurs faisaient une bataille, selon moi, irresponsable, celle de rendre publics les contrats. Nous y avons eu accès. Même si j'ai trouvé sain, comme parlementaire, de pouvoir vérifier le contenu et poser certaines questions, il est fondamental de respecter le secret professionnel si on veut maintenir des investissements. Est-ce une politique des conservateurs de vouloir rendre publics ces contrats et de toujours faire ces batailles qui vont nuire à la capacité du Canada et du Québec d'attirer des investissements étrangers? Les conséquences, c'est ça. On dit que si on vient investir ici, on va rendre publics leurs secrets professionnels. Est-ce vraiment ce que les conservateurs veulent faire?

[Traduction]

Arpan Khanna: Monsieur le président, quand on envoie 15 milliards de dollars pris dans les poches des Canadiens à des dirigeants sans savoir s'il y aura des garanties d'emplois, il y a un problème. Tout récemment, dans une réunion de comité, il a été question de la demande des conservateurs, qui veulent que le contrat soit présenté à la Chambre afin que nous puissions l'examiner. Nous avons appris, d'une part, que le gouvernement n'examinait pas ses propres contrats avant de les signer et, d'autre part, que c'est le gouvernement qui a caviardé le contrat, car Stellantis a dit n'avoir jamais demandé à ce qu'on caviarde quoi que ce soit. De toute évidence, le gouvernement a quelque chose à cacher. C'est l'argent des Canadiens. On parle de travailleurs canadiens, et les Canadiens méritent de savoir ce qui se passe.

Harb Gill (Windsor-Ouest, PCC): Monsieur le président, les dirigeants des États-Unis ont été on ne peut plus clairs sur leurs intentions concernant les droits de douane, et ils les font connaître depuis plusieurs années. Il est aberrant que le gouvernement fasse comme s'il n'était pas au courant.

Mon collègue peut-il nous expliquer quel genre de signal on envoie aux familles d'Ingersoll, de Windsor, d'Oshawa ou de St. Catharines lorsque le premier ministre dit qu'on s'en fout et que ce n'est pas un sujet brûlant? C'est bel et bien un sujet brûlant pour le secteur de l'automobile en ce moment. Je ne vois pas ce qu'on pourrait faire à part déplorer cette situation.

Arpan Khanna: Monsieur le président, la question est urgente. Comme mon collègue l'a dit, le feu est pris dans l'industrie. N'est-ce pas une question urgente? Des vies sont en jeu. Noël est à nos portes. Les gens ne savent pas à quoi ressembleront les choses l'année prochaine. Nous avons un problème: le premier ministre visite plein de pays, mais qui en profite? La réponse, c'est Brookfield.

Dans les cas où Brookfield peut obtenir des contrats, les libéraux trouvent le moyen de conclure des accords et de faire des progrès. Comment se fait-il qu'ils n'avancent pas dans les dossiers qui touchent la vie des Canadiens? Ils n'ont pas de problème lorsqu'ils agissent pour le compte de leurs copains de Brookfield, qui obtiennent des pipelines et qui décrochent des contrats dans le domaine de l'intelligence artificielle à Dubaï. Pour eux, le champ est libre. Les copains chez Brookfield sont gagnants, et les Canadiens en paient le prix. C'est la triste réalité avec le premier ministre. Il faut que ça change. Les conservateurs continueront de se battre pour les travailleurs de l'automobile et de constamment les soutenir.

● (2105)

Rhonda Kirkland (Oshawa, PCC): On s'en fout, monsieur le président. Les députés peuvent-ils croire que c'est ce que le premier ministre a répondu lorsqu'on lui a demandé quand il s'était entretenu pour la dernière fois avec le président des États-Unis au sujet des droits de douane comme ceux qui menacent des milliers d'emplois canadiens? On s'en fout! Eh bien, Oshawa ne s'en fout pas. Les travailleurs canadiens de l'automobile, leur famille et les conservateurs ne s'en foutent pas, et chaque collectivité née de la sueur et de la détermination de cette grande industrie ne s'en fout pas.

Je viens d'une ville qui a été construite par des gens qui ne s'en sont jamais foutus. R.S. McLaughlin était l'une de ces personnes, un pionnier canadien de l'automobile qui a bâti General Motors du Canada à partir d'un lopin de terre à Oshawa et qui a contribué à faire de ce pays un chef de file du monde de l'automobile. Le colonel McLaughlin avait foi dans les travailleurs canadiens de l'automobile. Il croyait en notre talent, en notre courage et en notre avenir. Il est décevant que le premier ministre ne semble pas être du même avis, car il semble aujourd'hui plus déterminé à protéger les emplois dans le secteur américain de l'automobile que les emplois dans le secteur canadien de l'automobile.

Je vais parler franchement de ce qui s'en vient à Oshawa. En janvier, GM supprimera le troisième quart de travail de son usine à Oshawa. Par conséquent, près de 1 000 travailleurs de l'automobile risquent de perdre leur emploi. Quiconque s'intéresse à cette industrie sait et comprend l'effet d'entraînement d'une telle décision: il y aura des mises à pied chez les fournisseurs et des quarts de travail en moins dans les usines de fabrication des pièces. Plus de 2 000 travailleurs chez les fournisseurs sont maintenant au bord du gouffre. Ces travailleurs, ce sont des parents qui essaient de garder leur maison, des jeunes en début de carrière et des familles qui ont tout donné pour que cette industrie survive.

Le premier ministre a dit qu'il n'y avait rien d'urgent. Près de 1 000 emplois sont menacés à Oshawa. On pourrait croire que c'est une question urgente. L'incertitude plane sur 2 000 travailleurs du côté des fournisseurs. On pourrait croire que c'est une question urgente. Des collectivités entières se préparent à subir les contrecoups des droits de douane américains. N'y a-t-il vraiment rien d'urgent?

Si les emplois et le gagne-pain de milliers de familles canadiennes ne sont pas une question urgente pour le premier ministre, je ne sais pas ce qui pourrait l'être. Contrairement au premier ministre, les travailleurs de l'automobile ne peuvent pas réagir avec indifférence à cette situation. Que ce soit à Oshawa, à Brampton, à Windsor, à Oakville, à Ingersoll ou dans toute autre ville qui dépend de l'industrie automobile, ils vivent aujourd'hui dans la peur. Ce soir, leur famille est assise autour de la table de cuisine, tentant de déterminer comment elle parviendra à s'en sortir au cours des prochains mois.

Le premier ministre a également dit qu'il s'entretiendrait avec Donald Trump lorsque cela serait nécessaire. Eh bien, c'est nécessaire avant que d'autres avis de congédiement soient envoyés. C'est nécessaire avant qu'une plus grande partie de la production parte vers le sud. C'est nécessaire avant que les familles perdent la stabilité pour laquelle elles ont travaillé toute leur vie. C'est nécessaire avant qu'un autre travailleur canadien de l'automobile se fasse dire que son emploi est superflu. C'est nécessaire dès maintenant.

Ordres émanant du gouvernement

Les conservateurs croient en la résilience des travailleurs canadiens de l'automobile. Nous croyons qu'il faut maintenir la vigueur de l'industrie automobile ici, au Canada. Nous croyons qu'il faut se battre pour les emplois canadiens dans le secteur de l'automobile, et non les laisser disparaître sans réagir. Les travailleurs de l'automobile ont contribué à bâtir la classe moyenne canadienne moderne. Ils ont bâti des collectivités fortes et fières comme ma ville, Oshawa. Ils ont bâti une industrie qui a contribué à façonner notre pays. Oui, un entretien avec le président Trump est nécessaire. C'est nécessaire pour Oshawa, c'est nécessaire pour tous les travailleurs de l'automobile du pays, et c'est nécessaire pour tous les Canadiens qui en ont assez de se faire dire que leur emploi ne compte pas.

Voici la vérité: si le premier ministre pense que des milliers d'emplois dans le secteur canadien de l'automobile ne sont pas une question urgente, alors il ne porte pas attention au pays qu'il est censé diriger. Si le premier ministre ne se donne pas la peine de se battre pour les travailleurs canadiens du secteur de l'automobile, il n'a pas d'affaire à parler en leur nom. Les travailleurs canadiens du secteur de l'automobile vont se battre. Les travailleurs de l'usine d'Oshawa vont se battre. Les conservateurs vont se battre parce que ces emplois du secteur de l'automobile sont importants et que notre industrie automobile est importante. Le Canada mérite un gouvernement qui agit en conséquence.

Harb Gill (Windsor-Ouest, PCC): Monsieur le président, la députée serait-elle d'accord pour dire qu'après 10 ans de politiques libérales qui ont bloqué les pipelines, qui ont fait fuir les investissements et qui ont maintenu la dépendance de notre économie envers le marché américain, le Canada négocie maintenant en position de faiblesse, et que les travailleurs en paient le prix?

Rhonda Kirkland: Monsieur le président, oui, je suis d'accord. Nous négocions en position de faiblesse. Je veux dire que lors des dernières élections, on nous a dit que le premier ministre avait un plan et qu'il négocierait un accord d'ici le 21 juillet. Nous sommes maintenant en décembre. Nous n'avons pas d'accord. De toute évidence, les Canadiens se sont fait duper et n'ont pas obtenu ce qu'ils étaient censés vouloir quand ils ont élu ce gouvernement libéral minoritaire. Les libéraux savent depuis 10 ans que l'industrie automobile est en danger. Étant donné qu'il s'agit du deuxième mandat de Donald Trump, et non du premier, ils auraient peut-être vu venir la situation s'ils avaient été un peu plus attentifs.

Ce qui aggrave la situation, c'est le fait que nous élaborons des politiques nationales qui multiplient les dommages causés à notre secteur automobile, des politiques comme l'obligation relative aux véhicules électriques. Je ne comprends pas. Les libéraux doivent mettre fin à cette obligation immédiatement. S'ils ne le font pas, ils doivent se tasser du chemin. Les conservateurs le feront.

• (2110)

[Français]

Carlos Leitão (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le président, la question que j'aimerais poser à ma collègue est très simple.

Selon elle, le Canada devrait-il conclure n'importe quel accord avec les Américains à n'importe quel prix, simplement pour en avoir un? Ne vaudrait-il pas mieux négocier un accord bénéfique pour tous les Canadiens, en prenant le temps nécessaire pour parvenir à quelque chose qui a de l'allure plutôt que de se lancer dans un accord qui n'aurait aucun sens?

[Traduction]

Rhonda Kirkland: Monsieur le président, ce serait formidable si nous pouvions conclure un bon accord. Ce que le premier ministre nous a dit en avril, c'est que c'était lui qui pouvait le faire. Il a dit aux Canadiens de l'élire au poste de premier ministre parce qu'il savait comment gérer Donald Trump et négocier un accord, mais il a échoué à maintes reprises. Lorsqu'on lui demande s'il peut appeler l'administration américaine ou s'il a parlé à l'un de ses représentants, il répond: « On s'en fout. »

Harb Gill (Windsor-Ouest, PCC): Monsieur le président, il est effectivement très troublant que les députés d'en face continuent de prétendre qu'un accord s'en vient. Entretemps, le gouvernement ne parle même pas à l'administration américaine.

Ma collègue convient-elle que, quand le premier ministre dit: « On s'en fout », il envoie un message dangereux aux travailleurs de l'automobile de Windsor, d'Oshawa, de Brampton, de London et de tout le Canada, à savoir que leurs emplois n'ont absolument aucune importance pour lui ou pour son parti?

Rhonda Kirkland: Oui, monsieur le président, cela envoie un message dangereux, à savoir que leurs emplois n'ont pas vraiment d'importance. Ils ont peur, sont inquiets et vivent dans le doute. Actuellement, tous les intervenants du secteur de l'automobile vous diront simplement que si nous pouvions éliminer l'incertitude, nous pourrions investir davantage au Canada. Nous avons de mauvais accords avec les autres pays — voire aucun, ni avec les États-Unis ni avec quelque autre pays que ce soit — et de mauvaises politiques ici au Canada. Quel que soit l'endroit où il se rend dans le monde, le premier ministre ne semble pas conclure d'accords avantageux pour le Canada, les emplois canadiens et les travailleurs canadiens. Brookfield reçoit des avantages, mais je ne sais pas ce qu'il en est des Canadiens.

Viviane Lapointe (Sudbury, Lib.): Monsieur le président, j'ai écouté ma collègue d'Oshawa. Je représente la circonscription de Sudbury. C'est une ville minière et une ville syndicaliste, qui compte sur de bons emplois syndiqués et des travailleurs syndiqués. Je sais que la députée comprend ce dont je parle.

Lorsque ma collègue parle de se tasser du chemin, les syndiqués ont le sentiment que vous ne les soutenez pas. Vous avez Unifor, qui a...

Le président: La députée a utilisé le mot « vous » deux fois, ce qui veut dire qu'elle parlait à la présidence. Je rappelle à la députée qu'elle doit s'adresser à ses collègues par l'entremise de la présidence.

Viviane Lapointe: Monsieur le président, Unifor a appuyé le budget et les mesures prises par le gouvernement pour soutenir les travailleurs. Lorsque les conservateurs parlent de se tasser du chemin, comprennent-ils les répercussions sur les travailleurs? Cela revient essentiellement à dire que les conservateurs laisseraient les travailleurs à eux-mêmes.

Rhonda Kirkland: Monsieur le président, je ne suis pas certaine que la députée a bien compris ce que j'ai dit. Je n'ai certainement pas dit que nous avions l'intention de nous tasser du chemin. De ce côté-ci de la Chambre, nous défendons les travailleurs du secteur de l'automobile. Nous avons demandé la tenue du débat de ce soir parce que nous nous soucions de ce que vivent les travailleurs.

Si quelqu'un doit se tasser du chemin, je dirais que ce sont les libéraux qui devraient le faire afin que les conservateurs puissent faire ce qui doit être fait.

Sima Acan (Oakville-Ouest, Lib.): Monsieur le président, je partagerai mon temps de parole avec la députée de Sudbury.

C'est un privilège de prendre la parole à la Chambre aujourd'hui au sujet de la relation commerciale et économique du Canada avec les États-Unis et de ses répercussions sur un employeur crucial dans ma circonscription, Oakville-Ouest, c'est-à-dire l'industrie automobile du Canada. Je le sais parce que, avant d'être élue au Parlement, j'ai travaillé pendant de nombreuses années dans le domaine de l'automatisation industrielle. J'ai visité des usines de fabrication d'automobiles au Canada et aux États-Unis et je connais la valeur des travailleurs canadiens.

L'Amérique du Nord englobe un marché de 42 billions de dollars et d'environ 500 millions de consommateurs, et le partenariat économique du Canada avec les États-Unis est l'un des plus importants. Environ 75 % des exportations canadiennes sont actuellement destinées au marché américain. Les entreprises canadiennes qui mènent des activités au sud de la frontière emploient plus de 800 000 Américains. Il s'agit d'une relation fondée sur des décennies de collaboration, d'intégration, de prévisibilité et d'avantages mutuels.

Nous devons toutefois reconnaître que les bases de cette relation sont en train de changer. Les États-Unis ont délaissé leur soutien de longue date au multilatéralisme et au libre-échange pour adopter une approche bilatérale qui est davantage transactionnelle et encadrée. Ce changement a des conséquences réelles. Les droits de douane, qui peuvent atteindre 50 % sur l'acier, l'aluminium, les automobiles, les camions et d'autres produits d'exportations importants du Canada, sont non seulement nuisibles sur le plan économique, ils ont également un effet déstabilisateur.

Le commerce entre le Canada et les États-Unis est, sans aucun doute, essentiel à l'industrie automobile canadienne, l'une des industries les plus intégrées du monde. Notre secteur automobile intégré est le fruit de plusieurs générations de collaboration, qui remontent à 1965 et au Pacte de l'automobile, puis à l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis, suivi de l'Accord de libre-échange nord-américain et enfin de l'Accord Canada—États-Unis—Mexique. Tous ces accords ont apporté de nombreux avantages au Canada et aux États-Unis, notamment une réduction des coûts, des investissements soutenus et de bons emplois pour la classe moyenne des deux côtés de la frontière. Les droits de douane américains perturbent les chaînes d'approvisionnement, gonflent les coûts et affaiblissent notre capacité collective à affronter les défis mondiaux, en particulier ceux posés par les pays sans économie de marché.

C'est en raison de l'importance de l'industrie automobile que le gouvernement s'efforce de redéfinir notre relation économique avec les États-Unis, de diversifier les exportations canadiennes et de bâtir une économie canadienne unifiée. Compte tenu de leur nature profondément intégrée, notre nouvelle relation économique avec les États-Unis aura des répercussions importantes sur les industries automobiles des deux pays. À chaque étape, le premier ministre a expliqué clairement nos intentions: nous défendrons les travailleurs canadiens et les entreprises canadiennes. Notre objectif est de mettre en place une industrie automobile forte et fiable qui profite aux travailleurs canadiens. Ce secteur a besoin d'un accès plus efficace aux chaînes d'approvisionnement, aux ressources, aux minéraux critiques, à la main-d'œuvre qualifiée et à l'innovation, autant d'atouts dont dispose le Canada.

Ordres émanant du gouvernement

Le gouvernement reconnaît également que l'examen prochain de l'Accord Canada—États-Unis—Mexique est une occasion pour nous d'examiner cet accord commercial avec nos partenaires nord-américains. Nous nous préparons à l'examen, et nous travaillerons de façon constructive avec nos homologues américains pour rétablir la stabilité du secteur canadien de l'automobile. Le gouvernement a récemment terminé une deuxième ronde de vastes consultations publiques sur l'Accord Canada—États-Unis—Mexique afin de garantir qu'il continue de refléter les intérêts du Canada. Nous continuerons de consulter les provinces, les territoires, les communautés autochtones, les groupes industriels, les organisations syndicales et la population canadienne en général afin de recueillir des commentaires en vue de l'examen.

Cela dit, le gouvernement comprend qu'on ne peut plus se fier à l'ancien modèle. Il faut tracer une nouvelle voie qui reflète les réalités de l'économie mondiale et les besoins actuels des Canadiens, une voie qui reconnaît l'importance du marché américain tout en permettant de saisir des occasions commerciales avec de nouveaux partenaires fiables.

Nous sommes déterminés à défendre les travailleurs et les industries du Canada ainsi que notre souveraineté. Nous avons adopté la Loi sur l'unité de l'économie canadienne, qui rendra le Canada plus concurrentiel en éliminant les obstacles internes et en accélérant les projets d'intérêt national.

Nous reconnaissons qu'il faut aller plus loin. C'est pourquoi le premier ministre a annoncé que le gouvernement lancera une nouvelle stratégie de diversification commerciale, qui orientera nos efforts visant à approfondir les relations commerciales du Canada à l'échelle mondiale.

Nous tirons parti de nos accords commerciaux existants avec l'Union européenne, les pays membres de l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste, la Corée du Sud, le Royaume-Uni et de nouveaux partenaires comme l'Équateur et l'Indonésie. Nous négocions également des accords commerciaux avec des marchés émergents comme l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, les Philippines, la Thaïlande, l'Inde, les Émirats arabes unis et les pays du Mercosur en Amérique du Sud. Alors que nous travaillons sans relâche pour moderniser et élargir les accords commerciaux, éliminer les obstacles et renforcer la coopération avec des partenaires commerciaux fiables, nous continuerons également de collaborer de manière constructive avec les États-Unis et le Mexique pour faire progresser nos intérêts communs tout en protégeant la souveraineté et la prospérité du Canada.

En conclusion, nous sommes fermement résolus à établir une nouvelle relation commerciale et économique entre le Canada et les États-Unis. Nous continuerons de défendre les intérêts du Canada et d'adopter une attitude constructive, nous demeurerons concentrés et nous ferons le nécessaire pour soutenir les travailleurs canadiens.

• (2115)

Fred Davies (Niagara-Sud, PCC): Monsieur le président, j'ai trouvé fascinant d'écouter la députée réciter ses notes d'allocation libérales, car elle n'a pas vraiment parlé de la crise qui sévit actuellement dans le secteur de l'automobile.

Ordres émanant du gouvernement

Le secteur de l'automobile a joué un rôle central dans l'histoire de ma région, Niagara. Il est littéralement responsable de la création de notre noyau industriel. Je me demande si la députée pourrait me dire, compte tenu des milliards de dollars que le gouvernement a mis en jeu dans le secteur des véhicules électriques, ce qui se passera si tout s'effondre. Quelle est sa réponse au sujet des milliards de dollars et des emplois qui pourraient être perdus? Quel sera le plan si le secteur des véhicules électriques échoue?

• (2120)

Sima Acan: Monsieur le président, je partage les préoccupations de mon collègue de la région de Niagara au sujet de l'industrie automobile. Ma circonscription, Oakville-Ouest, compte de nombreux travailleurs de l'automobile. Contrairement au député d'en face, depuis mon élection, je prends le temps de rencontrer des dirigeants du secteur industriel, de visiter des usines et d'écouter les travailleurs. Ils sont très favorables à l'obligation relative aux véhicules électriques, qui reflète les tendances mondiales dans un domaine où le Canada est un chef de file.

Nous continuerons à soutenir nos industries, non seulement en ce qui concerne l'obligation relative aux véhicules électriques, mais aussi en ce qui concerne les agrandissements d'usines, comme celle de Ford située dans ma circonscription.

[Français]

Tatiana Auguste (Terrebonne, Lib.): Monsieur le président, je sais que nous débattons d'une question très importante pour ma collègue.

En fait, je voudrais savoir si elle peut parler un peu des investissements générationnels que notre gouvernement s'est engagé à faire, en particulier le Fonds de réponse stratégique inclus dans le budget de 2025.

[Traduction]

Sima Acan: Monsieur le président, la construction automobile contribue pour plus de 16 milliards de dollars au PIB du Canada et emploie plus de 100 000 Canadiens.

Le Fonds de réponse stratégique, qui représente un investissement de 5 milliards de dollars dans le cadre du budget de 2025, soutiendra les industries canadiennes pour rendre le Canada plus fort et plus résilient. Le fonds aidera les entreprises canadiennes exposées aux droits de douane américains, y compris les travailleurs de l'automobile de tout le pays et ceux de ma circonscription, Oakville-Ouest. Il permettra aussi à notre industrie de se réorienter, de s'adapter et de se diversifier pendant que nous négocions un nouvel accord commercial avec les États-Unis.

Harb Gill (Windsor-Ouest, PCC): Monsieur le président, la députée d'en face a parlé des chaînes d'approvisionnement et de l'Accord Canada—États-Unis—Mexique. Peut-être a-t-elle entendu parler du pont international Gordie-Howe, qui est vital pour le commerce transfrontalier. Malheureusement, le gouvernement continue de repousser les échéances et d'ignorer les courriels des dirigeants locaux et des fonctionnaires comme moi. Ma collègue peut-elle expliquer comment la direction de son parti compte ramener la compétence et la responsabilité dans ce projet crucial?

Sima Acan: Monsieur le président, notre plan est là. Il s'agit du budget de 2025, et il est accessible au public. Tout le monde connaît notre plan, et c'est celui que nous appuyons.

Je tiens à rappeler au député conservateur que, le 2 avril 2025, le chef conservateur a demandé une renégociation accélérée de l'Ac-

cord Canada—États-Unis—Mexique et a déclaré qu'il allait conclure un accord avec les Américains.

J'aimerais poser la question suivante au député: les conservateurs croient-ils que n'importe quel accord avec les États-Unis est mieux que pas d'accord du tout, même si cela signifie que les droits de douane seraient maintenus pour nos secteurs stratégiques?

Dominique O'Rourke (Guelph, Lib.): Monsieur le président, ma collègue d'Oakville et moi siégeons au caucus libéral de l'automobile. Nous avons visité ensemble des usines du secteur de l'automobile, ce qui, je le sais, est très important pour sa circonscription et la mienne.

Ma collègue a mentionné l'Accord Canada—États-Unis—Mexique, et le député d'en face a posé une question sur sa pertinence. J'aimerais que ma collègue nous parle de la pertinence de cet accord commercial, de ce qui le rend si essentiel. Peut-elle en dire plus à la Chambre sur la réponse du gouvernement en ce qui concerne les droits de douane, l'importance des négociations en cours et la pertinence de l'Accord Canada—États-Unis—Mexique?

Sima Acan: Monsieur le président, pendant sept mois, ma collègue de Guelph et moi avons travaillé ensemble au sein du caucus de l'automobile, qu'elle préside, et nous avons eu des rencontres fructueuses avec des dirigeants de l'industrie.

Je fais confiance au premier ministre pour conclure un bon accord pour le pays. Le gouvernement veut un bon accord. Nous ne voulons pas d'un accord négocié à la va-vite qui ne conviendra pas aux Canadiens, et nous ne voulons certainement pas d'un mauvais accord. Nous avons actuellement le meilleur accord de tous les partenaires commerciaux des États-Unis, et nous savons que le gouvernement tente de conclure un accord qui convient à tous les Canadiens et aux travailleurs.

Viviane Lapointe (Sudbury, Lib.): Monsieur le président, je suis heureuse de participer au débat pour souligner la façon dont le gouvernement tient sa promesse de protéger non seulement l'industrie automobile du Canada, mais aussi ses travailleurs.

• (2125)

[Français]

Depuis des décennies, le secteur canadien de l'automobile crée de bons emplois pour la classe moyenne et stimule une croissance économique qui profite à tous les Canadiens. C'est vraiment un puissant moteur économique.

[Traduction]

Aujourd'hui, le secteur canadien de l'automobile, comme de nombreuses industries, roule sur un tronçon d'autoroute très glissant. Le commerce mondial évolue rapidement à mesure que les États-Unis transforment l'essence même de toutes leurs relations d'affaires.

[Français]

Nous ne pouvons pas compter comme avant sur notre relation commerciale la plus importante. Nous devons renforcer notre capacité chez nous. Notre gouvernement a pris des mesures stratégiques pour aider les travailleurs et les entreprises dans les secteurs les plus touchés par les droits de douane américains. L'industrie automobile en fait partie bien sûr.

[Traduction]

Avant de décrire en détail comment le gouvernement soutient l'industrie automobile, je tiens à illustrer l'importance cruciale de ce secteur pour le Canada. Rappelons que l'industrie automobile fournit environ 125 000 emplois directs et soutient plus de 500 000 Canadiens dans l'ensemble du pays. Elle représente environ 8 % du PIB manufacturier du Canada et 0,7 % du PIB global du pays.

[Français]

En 2024, le Canada a produit autour de 1,3 million de véhicules légers, dont environ 1,1 million ont été exportés aux États-Unis.

[Traduction]

Le gouvernement a agi rapidement pour soutenir le secteur canadien de l'automobile, qui tente de surmonter les difficultés découlant des mesures commerciales prises par les États-Unis. Dans les jours qui ont suivi l'imposition des droits de douane, le gouvernement a mis en œuvre un cadre de remise sur les véhicules automobiles qui a incité les constructeurs à maintenir leur production et leurs investissements au Canada. Il a permis aux constructeurs automobiles qui continuent de fabriquer des véhicules au Canada d'importer, au Canada, une quantité déterminée de véhicules assemblés aux États-Unis et conformes à l'ACEUM, et ce, sans avoir à payer les droits compensateurs imposés par notre gouvernement.

[Français]

Les entreprises doivent toutefois maintenir des niveaux de production précis et donner suite à leurs investissements prévus au Canada. Le principal objectif est de préserver l'empreinte du secteur canadien de la fabrication automobile et de protéger les travailleurs canadiens.

[Traduction]

Le gouvernement a aussi montré qu'il est prêt à prendre des mesures décisives pour protéger les emplois canadiens. Plus tôt cet automne, nous avons annoncé des réductions importantes des quotas d'importation de General Motors et de Stellantis. Nous avons agi ainsi parce que ces constructeurs avaient décidé de réduire leur présence manufacturière au Canada, une décision inacceptable qui contrevenait directement à leurs engagements envers le Canada et les travailleurs canadiens.

[Français]

La décision de General Motors de réduire sa production à ses installations d'Oshawa et d'Ingersoll et celle de Stellantis d'annuler ses plans de production à son usine d'assemblage de Brampton constitue un reniement de leurs engagements.

[Traduction]

Le gouvernement a fait encore plus pour soutenir l'industrie automobile canadienne. Nous transformons l'économie afin de bâtir un avenir plus résilient et diversifié. Dans le cadre de cet effort, nous positionnons les entreprises du pays de manière à ce qu'elles puissent prospérer. De nombreuses entreprises qui dépendaient fortement du commerce avec les États-Unis ont besoin dès maintenant d'un allègement temporaire pour réduire les pressions sur leurs liquidités. C'est le cas du secteur automobile.

[Français]

C'est pourquoi notre gouvernement a annoncé en septembre dernier son intention d'apporter des ajustements réglementaires ciblés pour aider le secteur de l'automobile à demeurer concurrentiel pen-

Ordres émanant du gouvernement

dant cette période d'incertitude causée par les mesures commerciales et politiques des États-Unis. La modification de la norme pour supprimer la cible pour les véhicules de l'année modèle 2026 aidera à réduire la pression économique causée par les droits de douane.

[Traduction]

Nous adoptons une approche mesurée, qui soutient les industries aujourd'hui tout en restant clairement axée sur un avenir durable.

[Français]

Notre gouvernement a donné suite rapidement, avec force et détermination, aux droits de douane injustes imposés par les États-Unis sur les produits canadiens.

[Traduction]

Fred Davies (Niagara-Sud, PCC): Monsieur le président, une fois de plus, j'écoute une députée de l'autre côté énumérer tous les arguments libéraux. Nous sommes ici pour parler du secteur automobile, et non d'autres questions qui détournent l'attention du sujet principal.

Au XX^e siècle, la région du Niagara était un centre manufacturier. En 1969, 47 % de tous les emplois dans la région du Niagara relevaient du secteur automobile. En 2008, il y avait 4 000 emplois directs. En 2014, ce nombre avait fondu à 2 900. Aujourd'hui, seulement 1 400 personnes travaillent dans le secteur automobile.

La députée peut-elle expliquer en quoi le plan des libéraux pour le secteur automobile a une quelconque valeur? Les libéraux peuvent-ils regarder les travailleurs de l'automobile de Niagara dans les yeux et leur dire qu'ils ont un plan?

● (2130)

Viviane Lapointe: Monsieur le président, plus tôt dans la soirée, j'ai mentionné que je suis députée de la circonscription de Sudbury, une région qui dépend fortement du secteur minier. Je comprends donc bien les collectivités qui dépendent fortement d'un secteur particulier qui crée et qui offre des emplois bien rémunérés, et je comprends aussi les effets qui peuvent être ressentis dans ces collectivités lorsqu'une menace pèse sur ce secteur.

Dans ce contexte, nous avons souvent entendu le premier ministre dire que nous ne pouvons contrôler que ce que nous pouvons contrôler. Voilà pourquoi le gouvernement a mis en place des mesures importantes pour protéger et soutenir l'industrie automobile et ses travailleurs.

Fred Davies: Monsieur le président, la députée a dit, en citant le premier ministre, que nous ne pouvons contrôler que ce que nous pouvons contrôler. En fait, cela revient à dire que le gouvernement ne contrôle rien. Dans la situation économique actuelle, en particulier dans le secteur de l'automobile, il n'y a rien que le gouvernement puisse contrôler. Nous avons vu des milliers d'emplois disparaître au profit des États-Unis. On déchire des contrats. Les emplois dans le secteur de l'automobile fondent comme neige au soleil, tout comme ceux dans le secteur industriel.

Je me demande comment la députée fait pour rester impassible quand elle déclare à la Chambre que le gouvernement ne peut contrôler que ce qu'il peut contrôler. À quoi cela rime-t-il?

Viviane Lapointe: Monsieur le président, je suis heureuse qu'on me pose cette question, car cela me permet de parler des mesures que nous avons prises et de la façon dont elles ont été accueillies par les personnes directement touchées.

Ordres émanant du gouvernement

Je vais citer Unifor, le plus grand syndicat du secteur privé au Canada, qui compte plus de 300 000 membres: « Pour créer une économie résiliente, les engagements prévus dans le budget fédéral doivent se traduire par de bons emplois syndiqués pour les travailleuses et travailleurs canadiens [...] » C'est ce qu'a déclaré Lana Payne, présidente nationale d'Unifor, au sujet du budget que nous avons présenté à la Chambre le mois dernier. Elle a ajouté ceci: « Les tarifs douaniers [du président Trump] représentent une menace existentielle, et le Canada doit répondre aux attaques afin de protéger les familles des travailleuses et travailleurs tout comme les industries. » Unifor appuie le budget de 2025 et les mesures que nous avons prises au gouvernement.

[Français]

Dominique O'Rourke (Guelph, Lib.): Monsieur le président, je veux d'abord remercier ma collègue de sa solidarité avec le secteur automobile, les travailleurs et les industries. Elle connaît très bien Sudbury: il y a des moments de grand succès et il y a des moments de contraction. J'aimerais lui donner l'occasion de dire à quel point c'est important d'avoir un gouvernement qui a des mesures en place pour appuyer les industries et les travailleurs. De plus, j'aimerais qu'elle nous dise ce qu'elle trouve de plus remarquable ou de plus utile dans le budget de 2025.

Viviane Lapointe: Monsieur le président, c'est très important, en tant que gouvernement, de défendre les travailleurs canadiens et l'industrie. Il faut que ce soit un plan stratégique qui touche aux deux priorités. Il faut non seulement aider l'industrie, mais il faut aussi aider les travailleurs et protéger les emplois qui offrent beaucoup à une communauté. C'est pour cela que le plan de notre gouvernement touche à ces deux priorités, qui sont très importantes.

[Traduction]

Fred Davies: Monsieur le président, nombre de mes amis qui ont grandi à Niagara ont travaillé à l'usine de moteurs de GM ou à l'usine de verre de Ford. Mon collègue le député de Niagara Falls s'en souviendra, car il a travaillé dans l'une de ces usines lorsqu'il était adolescent. Tout cela a disparu.

Je me demande simplement, étant donné que toutes ces entreprises et tous ces emplois ont...

Le président: La députée de Sudbury a la parole.

Viviane Lapointe: Monsieur le président, cette question me permet encore une fois de parler de la façon dont nos mesures ont été accueillies par l'industrie. Les Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada, l'Association canadienne des constructeurs de véhicules et l'Association des industries de l'automobile du Canada sont tous très favorables aux mesures prises par le gouvernement.

Scot Davidson (New Tecumseth—Gwillimbury, PCC): Monsieur le président, je partagerai mon temps de parole avec le député de la magnifique circonscription de Niagara Falls—Niagara-on-the-Lake.

Le premier ministre a dit aux Canadiens qu'il se battrait pour rendre le Canada plus fort. Il a exhorté les électeurs à oublier la décennie d'échecs libéraux en insistant sur le fait qu'il négocierait un accord favorable et qu'il se battrait pour défendre les emplois canadiens, mais, depuis les élections, au lieu de jouer du coude, il s'en fout. Aucun accord commercial n'a été conclu, et les droits de douane restent en vigueur, tandis que les emplois et les investissements fuient le pays en nombre record. Il n'est pas étonnant que tant de Canadiens qui ont voté pour les libéraux regrettent maintenant leur choix, car le gouvernement est un vrai citron.

Le premier ministre et son Cabinet prétendent prendre une route différente de celle des 10 dernières années sous Justin Trudeau, mais, tout ce qu'ils ont réellement fait, c'est remettre le compteur à zéro et apposer quelques décorations, car, sous les autocollants et la nouvelle peinture, le gouvernement reste le même vieux tas de ferraille rouillé, incapable de faire avancer le pays, encore moins à une vitesse jamais vue auparavant par les Canadiens. Ce n'est nulle part plus évident que dans la mauvaise gestion de l'industrie automobile canadienne par le gouvernement libéral.

Le premier ministre n'a pas seulement promis une victoire; il a affirmé qu'il était le seul à pouvoir tenir tête à Donald Trump et protéger les travailleurs canadiens. Or, c'est tout le contraire qui s'est produit: instabilité, licenciements et fuite des investissements hors du Canada. L'incapacité du gouvernement à défendre cette industrie névralgique fait craindre aux travailleurs de tout le pays de se retrouver sans emploi d'ici Noël. De plus, les rapports publiés aujourd'hui confirment à quel point le gouvernement libéral s'est montré incompetent dans la protection des emplois canadiens.

Plus de 220 millions de dollars de fonds fédéraux ont été versés à Stellantis avant que celle-ci n'annonce le transfert de sa production aux États-Unis. Dans le cas d'Algoma Steel, les libéraux ont approuvé des prêts totalisant 400 millions de dollars, même s'ils savaient que le plan d'affaires de l'entreprise prévoyait d'importantes mises à pied. Ils subventionnent littéralement la perte d'emplois au Canada. Les gens qui travaillent dans l'industrie automobile, y compris chez Honda dans ma région, à Alliston, savent que leur gagne-pain pourrait être le prochain sur la liste, car si le gouvernement ne se bat pas pour les travailleurs de Brampton, Windsor, Oshawa ou Sault Ste. Marie, il ne se battra pas pour eux non plus.

Comme si l'incapacité des libéraux à tenir tête aux États-Unis ne suffisait pas, leurs politiques constituent une menace tout aussi grave et complètement auto-infligée pour l'industrie automobile canadienne. Leur obsession à vouloir rendre obligatoire la vente de véhicules électriques a semé l'incertitude dans tout le secteur. Pendant des années, ils ont averti les fabricants et les consommateurs que les véhicules à essence seraient interdits, pour finalement retarder la mise en œuvre de cette mesure et la réviser et la réévaluer à plusieurs reprises. Elle vient d'être reportée une nouvelle fois, et l'avenir reste incertain.

Comment une industrie qui doit planifier des années à l'avance peut-elle fonctionner alors que le gouvernement libéral n'est pas capable de lui fournir les garanties les plus élémentaires?

Les fabricants d'automobiles sont en train de finaliser leurs modèles pour 2028, mais ils ne savent toujours pas ce qu'ils pourront produire aux termes de cette obligation changeante. Cela n'a rien à voir avec Donald Trump ou les États-Unis. L'incertitude qui étouffe l'industrie automobile canadienne est le fait des libéraux d'Ottawa. Ils se vantent de soutenir les pipelines, tandis que des ministres clés travaillent en coulisses pour empêcher leur construction. Ils ont supprimé la taxe sur le carbone pour les consommateurs, pour ensuite imposer une version industrielle plus sévère qui touche directement les fabricants. Avec l'obligation changeante en matière de ventes de véhicules électriques, le même schéma se répète: ils font de grands discours sur la confrontation avec Trump et le renforcement du secteur automobile, alors même qu'ils paralysent l'industrie avec des politiques qui sapent sa capacité à survivre.

Les travailleurs de l'automobile méritent des emplois stables et bien rémunérés dans un environnement concurrentiel qui attire les investissements.

• (2135)

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le président, c'est intéressant. Nous sommes d'accord sur un point: les travailleurs de l'automobile et leur famille sont d'une importance capitale. C'est pourquoi le premier ministre et les ministériels ont vraiment été là pour eux.

Les conservateurs doivent être justes à notre égard dans ce dossier. Ils doivent se rendre compte que nous ne pouvons pas simplement claquer des doigts pour faire disparaître le problème. La résolution de cette situation nécessite des discussions et des négociations très importantes, et c'est ce que nous faisons. Nous devons négocier le meilleur accord possible pour les Canadiens et notre industrie automobile. C'est crucial. Si cela prend du temps, nous le prendrons. En attendant, nous soutenons les travailleurs canadiens et leurs familles. C'est important pour tout le Canada.

Je me demande si le député serait d'accord pour dire que la meilleure chose que le gouvernement puisse faire est d'être patient et de se battre pour obtenir le meilleur accord possible pour les Canadiens. C'est ainsi que nous protégeons les emplois de l'avenir.

• (2140)

Scot Davidson: Monsieur le président, le gouvernement libéral et le premier ministre ont dit qu'ils concluraient un accord avant le 21 juin. Cette date est passée. Le premier ministre a dit qu'il savait comment gérer Donald Trump. Ce que j'essaie de faire comprendre au gouvernement, c'est qu'il impose délibérément à notre secteur de l'automobile une obligation pour laquelle on ne peut pas obtenir d'éclaircissements. Le gouvernement a suspendu l'obligation pour 60 jours. Ce délai est passé. Il remet maintenant la question à plus tard. Les constructeurs automobiles n'ont aucune certitude en ce qui concerne les investissements au Canada. Il n'y a qu'Elon Musk qui va s'enrichir grâce à cette obligation relative à la vente de véhicules électriques. Fait intéressant, on peut lire dans la déclaration du premier ministre qu'il détient des actions de Tesla. Quelle surprise!

Rhonda Kirkland (Oshawa, PCC): Monsieur le président, je remercie le député pour son discours et sa véhémence. Il se soucie beaucoup des Canadiens. Chaque fois qu'il prend la parole à la Chambre, on voit clairement à quel point il se préoccupe des résidents de son quartier.

J'aimerais qu'il parle un peu des contradictions que nous observons constamment de l'autre côté de la Chambre. D'un côté, ils nous demandent si nous n'avons pas entendu parler de la guerre commerciale. De l'autre, ils affirment que « nous avons conclu le meilleur accord qui soit ». Il faudrait qu'ils se branchent. Si le problème n'est pas l'accord commercial et qu'ils affirment ne pas pouvoir le régler pour l'instant, que peuvent-ils faire dès maintenant? Ils peuvent s'occuper de l'obligation relative aux véhicules électriques. Qu'en pense le député?

Scot Davidson: Monsieur le président, nous avons vu le premier ministre agir ainsi à maintes reprises. Il a promis un accord avant le 21 juin. Nous n'avons pas d'accord. Dans tous les pays qu'il visite, les droits de douane augmentent. Il est allé en Inde. Il en a rapporté des droits de douane appliqués aux pois canadiens. Le gouvernement ne nous apporte rien. Il n'y a absolument aucune certitude pour l'industrie à l'heure actuelle. Il y a une obligation, mais est-ce que l'industrie sait si elle s'appliquera? Les grands constructeurs automobiles n'investiront pas un sou au Canada tant que l'industrie sera plongée dans l'incertitude.

Ordres émanant du gouvernement

Les députés savent-ils ce qui est drôle, sans l'être vraiment? J'ai voyagé dans ma circonscription la semaine dernière, et tous les câbles avaient été sectionnés sur toutes les bornes de recharge pour véhicules électriques. Les gens coupent les câbles parce qu'ils font de l'argent en vendant le cuivre que les câbles contiennent. Le coût de la vie est à ce point élevé dans ce pays. J'espère que le gouvernement aura une solution pour recharger les véhicules électriques...

Le président: Nous poursuivons les questions et observations. La députée de Guelph a la parole.

Dominique O'Rourke (Guelph, Lib.): Monsieur le président, les faits sont importants. Je tiens à dire très clairement que 2024 a été une année record au Canada en matière d'investissements directs étrangers: 85,5 milliards de dollars, soit 36 % de plus qu'en 2023 et 50 % de plus que la moyenne sur 10 ans. Le Canada attire les investissements étrangers directs, et ce n'est pas fini.

Pourquoi le député d'en face ne s'en réjouit-il pas et ne vante-t-il pas les mérites du Canada pour que le gouvernement puisse négocier en position de force?

Scot Davidson: Monsieur le président, s'il y a bien un député à la Chambre qui vante toujours les mérites du Canada, c'est bien moi. Je peux d'ores et déjà dire aux députés que c'est ce dont il est question ici. Je tiens à dire aux gens qui aiment jouer du coude et qui ont voté libéral qu'ils ont voté en faveur d'une obligation relative aux véhicules électriques qui verse des milliards de dollars à Tesla et à Elon Musk, puisqu'il contrôle 75 % de ce marché. Tant qu'ils savent que...

• (2145)

Le vice-président: Nous reprenons le débat. Le député de Niagara Falls—Niagara-on-the-Lake a la parole.

Tony Baldinelli (Niagara Falls—Niagara-on-the-Lake, PCC): Monsieur le président, le Canada a toujours été fier de son industrie de l'automobile. D'ailleurs, l'industrie automobile canadienne contribue à hauteur de 14 milliards de dollars au PIB de notre pays. Dans la région de Niagara, General Motors est établi à St. Catharines depuis 1929, soit depuis près de 100 ans. Cependant, la question de savoir si GM sera toujours présent à St. Catharines pour célébrer son centenaire a été soulevée avec incertitude et nervosité à cause de la guerre tarifaire du président Trump contre le Canada, qui cible la fabrication d'automobiles parmi d'autres secteurs clés de notre économie.

Je suis fier de GM. Je conduis un véhicule de GM dont le moteur a été fabriqué à St. Catharines, à l'usine locale de GM, par des travailleurs canadiens. En fait, j'ai travaillé à l'usine de GM pendant mes études universitaires. À l'époque, GM avait trois usines à St. Catharines qui employaient près de 10 000 travailleurs canadiens.

Aujourd'hui, l'empreinte locale de GM a été réduite à une seule usine et à une main-d'œuvre beaucoup plus petite, soit environ 700 membres de la section locale 199 d'Unifor. En tant que député de la région de Niagara et député de Niagara Falls—Niagara-on-the-Lake, j'ai la responsabilité de représenter les travailleurs actuels et retraités de GM qui résident dans ma circonscription.

Ces fiers travailleurs de GM ont été dégoûtés par la réponse que le premier ministre a donnée à une question qu'on lui a posée lors du Sommet du G20, à Johannesburg, plus tôt ce mois-ci. Il a dit qu'il s'en foutait et qu'il n'avait pas de question brûlante à aborder avec le président pour le moment.

Ordres émanant du gouvernement

Je peux dire aux députés que la situation est importante pour les travailleurs canadiens de l'automobile et leur famille, ainsi que pour tous mes collègues conservateurs. Cet automne, Stellantis a annoncé que 3 000 emplois canadiens seront transférés vers le sud, dans l'Illinois. Une semaine plus tard, GM a annoncé qu'elle mettait fin à la production de fourgonnettes électriques à l'usine de montage CAMI, à Ingersoll, ce qui fera perdre leur emploi à 1 200 travailleurs de l'automobile. GM a également annoncé l'élimination de son troisième quart de travail à Oshawa, ce qui touchera environ 1 000 travailleurs.

Selon le Center for Automotive Research, chaque emploi dans une usine de montage d'automobiles soutient neuf autres emplois. Il s'agit du multiplicateur d'avantages externes le plus élevé de tous les secteurs au Canada. Selon l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, la fabrication automobile représente plus de 105 000 emplois directs au Canada, dont la majorité se trouve en Ontario. Au total, l'industrie automobile est responsable de plus de 603 000 emplois directs et indirects partout au pays. Les pertes d'emplois dans les usines de montage d'automobiles ont d'énormes répercussions sur les chaînes d'approvisionnement de toute l'économie.

En mai dernier, GM a annoncé qu'elle investirait 888 millions de dollars dans son usine de propulsion de Tonawanda, située à quelques kilomètres de St. Catharines, de l'autre côté de la rivière, dans l'État de New York. C'est un investissement qui ne se rend pas jusqu'à St. Catharines. Il profite à nos voisins américains de l'État de New York. Cette somme s'ajoute aux 4 milliards de dollars déjà annoncés par General Motors cet été. La stratégie américaine est claire. Le secrétaire américain au Commerce a abondé dans le même sens lorsqu'il a déclaré sans ambages que les États-Unis veulent que l'assemblage d'automobiles se fasse aux États-Unis, un point c'est tout.

Après huit mois, le premier ministre est passé de « jouer du coude » à « on s'en fout » au sujet des questions commerciales avec les États-Unis. Que faudra-t-il pour que le premier ministre et les libéraux cessent de s'en foutre? Les politiques libérales comme les obligations relatives aux véhicules électriques, qui nuisent à la croissance, et la taxe sur le carbone pour les industries, exercent encore plus de pression sur ceux qui tentent d'investir dans la construction du Canada dans un contexte de droits de douane injustifiés.

Ce sont les décisions prises par le gouvernement qui rendent le secteur canadien de l'automobile moins concurrentiel. Si le gouvernement n'agit pas en éliminant des politiques comme la taxe sur le carbone pour les industries et l'obligation relative aux véhicules électriques, qui, pour revenir au point soulevé par mon collègue, ne fait qu'enrichir des gens comme Elon Musk aux dépens des constructeurs automobiles canadiens, et s'il ne prend pas de mesures pour corriger la situation, on ne pourra pas offrir la certitude nécessaire pour que les constructeurs automobiles veuillent investir au Canada.

Carlos Leitão (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le président, je pense que nous sommes tous d'accord pour dire que l'industrie automobile canadienne traverse une grave crise. J'aimerais simplement que nos collègues d'en face nous disent ce qui a causé cette crise.

S'agit-il des droits de douane des États-Unis, qui sont injustes et injustifiables, ou de l'obligation relative aux véhicules électriques?

• (2150)

Tony Baldinelli: Monsieur le président, mon collègue a bien résumé la situation tout à l'heure: 10 ans de politiques libérales inefficaces. Nous sommes aux prises avec les droits de douane, mais le succès du secteur de l'automobile au Canada repose sur l'harmonie réglementaire qui existait entre le Canada et les États-Unis depuis la mise en œuvre du Pacte de l'automobile dans les années 1960.

Que s'est-il passé depuis l'imposition de droits de douane? Eh bien, vous savez quoi? Où est l'harmonie réglementaire quand les États-Unis n'ont pas de taxe sur le carbone pour les industries ni d'obligation relative aux véhicules électriques? Pourquoi mettons-nous encore plus de bâtons dans les roues du secteur canadien de l'automobile? Vous poussez les entreprises de ce secteur vers les États-Unis. Vous réduisez leurs chances d'être concurrentielles quand elles s'établissent au Canada. Pourtant, elles veulent rester. L'usine GM est dans ma collectivité depuis 1929 et, dans la circonscription de ma collègue, depuis 1918. Pourquoi le gouvernement libéral est-il si déterminé à fermer ces usines?

Le président: Je rappelle au député qu'il doit s'adresser à ses collègues par l'entremise de la présidence. La présidence n'a aucune responsabilité à l'égard de ce qui se passe dans une province ou une autre.

Nous passons aux questions et observations. La députée d'Oshawa a la parole.

Rhonda Kirkland (Oshawa, PCC): Monsieur le président, je remercie le député d'avoir mentionné ma circonscription, Oshawa. Il pourra me corriger si je me trompe, mais je crois que des moteurs V8 sont fabriqués tout près de sa circonscription, et qu'ils sont destinés aux véhicules Silverado qui sont construits dans ma circonscription.

Je me demande si le député peut parler de la camaraderie et de la solidarité qui unissent les travailleurs du secteur de l'automobile partout où il y a des usines d'assemblage, que celles-ci appartiennent à GM, à Stellantis, à Ford ou à tout autre constructeur de la région. Quelles sont les répercussions sur ces travailleurs en général? Comment se sentent-ils lorsque leurs voisins et leurs amis perdent leur emploi ailleurs au pays? Je me demande si le député pourrait nous en dire plus à ce sujet.

Tony Baldinelli: Monsieur le président, les travailleurs de l'automobile sont fiers de la qualité des produits qu'ils fabriquent. En fait, à St. Catharines, nous fabriquons les moteurs V8 qui entrent dans le Silverado fabriqué à Oshawa. Ce n'est pas pour rien que les travailleurs de l'automobile membres des différentes sections locales se considèrent comme des frères et des sœurs. La section locale 199 se trouve à St. Catharines.

Les politiques du gouvernement ne soutiennent pas le secteur de l'automobile et mettent tout cela en péril. En plus d'avoir échoué à conclure un accord avec les Américains avant le 21 juillet, comme ils l'avaient promis, les libéraux ont aussi renié leur promesse de jouer du coude. Nous avons ensuite eu droit au « on s'en fout ». Ils ont aussi mis en place des politiques comme la taxe sur le carbone pour les industries et les exigences relatives aux véhicules électriques, qui contribuent à faire fuir les investissements à l'extérieur du Canada. C'est une honte pour les travailleurs dévoués qui veulent des emplois bien rémunérés ici même, au Canada.

[Français]

Guillaume Deschênes-Thériault (Madawaska—Restigouche, Lib.): Monsieur le président, je suis relativement nouveau comme député à la Chambre, et il y a une chose que j'ai de la difficulté à comprendre. Les conservateurs nous disent quelque chose à la Chambre, mais, quand vient le temps de voter, ils font toujours le contraire. Ils nous parlent du coût de la vie tous les jours à la Chambre, puis, quand vient le temps de voter pour des mesures afin d'aider au coût de la vie, les conservateurs votent contre.

Ce soir, ils nous parlent de l'importance du secteur automobile et de l'appui à apporter aux travailleurs et à l'industrie. Pourtant, le Fonds de réponse stratégique que nous avons mis en place, doté de plus de 5 milliards de dollars pour venir en aide aux secteurs, aux entreprises et aux travailleurs les plus touchés par les droits de douane, était dans le budget de 2025, et les conservateurs ont voté contre. J'aimerais comprendre pourquoi ils votent contre l'aide aux entreprises les plus touchées par la guerre tarifaire et, en même temps, contre l'aide aux travailleurs canadiens.

[Traduction]

Tony Baldinelli: Monsieur le président, je souhaite la bienvenue à mon collègue à la Chambre. Il est nouvellement élu et, avec ses collègues libéraux, il travaillera probablement à perpétuer une série d'échecs qui dure depuis 10 ans. Voilà pourquoi nous avons voté contre les budgets des libéraux. Depuis 10 ans, nous votons contre des budgets qui ont laissé le prix des logements doubler. Le prix des hypothèques a doublé, de même que celui des loyers, tout cela alors qu'ils étaient au pouvoir. Les libéraux se demandent ensuite pourquoi nous votons contre leurs politiques. Leurs politiques ont conduit à la crise économique à laquelle les Canadiens sont confrontés.

[Français]

Guillaume Deschênes-Thériault (Madawaska—Restigouche, Lib.): Monsieur le président, j'aimerais signaler que je vais partager mon temps de parole avec le député de Marc-Aurèle-Fortin.

L'industrie automobile joue un rôle essentiel dans l'économie canadienne, contribuant à environ 16,8 milliards de dollars d'activité économique en 2024, ce qui représentait près de 8 % du PIB manufacturier total du Canada. Dans ma circonscription, Madawaska—Restigouche, il n'y a peut-être pas un grand secteur automobile, mais je comprends que c'est un enjeu très important pour l'économie canadienne. Comme député de notre gouvernement libéral, je suis déterminé, tout comme l'ensemble de mes collègues, à travailler pour renforcer l'économie canadienne et à protéger l'ensemble de nos secteurs et l'ensemble des travailleurs d'un bout à l'autre du pays. C'est pourquoi, ce soir, je tenais à me lever à la Chambre durant ce débat.

Ce secteur emploie plus de 125 000 Canadiens et soutient des centaines de milliers d'emplois supplémentaires partout au pays. Étant reconnaissant de son importance pour l'économie canadienne, notre gouvernement continue d'investir dans l'automobile, notamment de manière à tirer parti des possibilités offertes par la transition mondiale vers l'électrification.

La collaboration entre les gouvernements fédéral et provinciaux et l'industrie a attiré des investissements importants pour passer à la production de véhicules électriques et établir une chaîne d'approvisionnement canadienne complète pour les batteries de véhicules électriques. Cela comprend des investissements dans les segments à plus forte valeur ajoutée, tels que la fabrication de cellules soude-

Ordres émanant du gouvernement

nues par des grands fabricants de batteries comme NextStar Energy et PowerCo, ainsi que dans les acteurs clés du secteur intermédiaire, tels que GM, Posco et Asahi Kasei, qui produisent des composants essentiels à la fabrication de batteries, notamment des matériaux actifs cathodiques et des séparateurs. Cela profite et continuera de profiter aux entreprises de la chaîne d'approvisionnement automobile et des batteries pour véhicules électriques.

Il est important de noter que ces investissements s'appuient sur les atouts du Canada. Nous disposons d'une main-d'œuvre hautement qualifiée, d'usines automobiles primées, de minéraux critiques en abondance, d'une énergie propre et abordable et d'une expérience éprouvée en matière d'innovation. Nous continuerons à tirer parti de notre avantage comparatif pour renforcer le secteur automobile national qui fournit des emplois aujourd'hui et pour les décennies à venir.

Cela dit, la transition se déroule dans un contexte d'incertitude économique important à court terme et d'une croissance plus lente que prévue de la demande de véhicules électriques. C'est pourquoi nous adoptons une approche mesurée en soutenant l'industrie aujourd'hui, tout en restant concentrés sur un avenir durable.

À cet effet, le gouvernement a annoncé qu'il apporterait des ajustements ciblés à la norme sur la disponibilité des véhicules électriques. Nous supprimons l'objectif de 20 % de ventes de modèles électriques pour l'année 2026 et avons entrepris un examen de 60 jours de l'ensemble de la réglementation. Notre gouvernement vise à garantir que les objectifs fixés dans la réglementation soient à la fois ambitieux et réalisables et que tous les constructeurs automobiles ne soient pas confrontés à des charges financières excessives, tout en poursuivant la décarbonisation des transports. Nous investissons également dans les entreprises canadiennes afin de les aider à s'adapter aux récents défis économiques, notamment ceux liés à l'incertitude du contexte commercial, et de jeter les bases de la croissance future.

Le gouvernement a justement annoncé la création du nouveau Fonds de réponse stratégique qui fournira 5 milliards de dollars à des secteurs clés, en accordant la priorité à ceux qui sont fortement exposés au commerce et touchés par les droits de douane, notamment l'automobile. Le Fonds visera à soutenir la capacité industrielle en compensant les nouveaux coûts d'accès au marché, en soutenant leur équipement et en facilitant les plans des entreprises canadiennes visant à étendre ou à conquérir de nouveaux marchés. Nous avons également augmenté les investissements dans l'Initiative régionale de réponse tarifaire, portant le financement total à 1 milliard de dollars sur trois ans, notamment pour soutenir les entreprises du secteur automobile.

Le Canada dispose de tous les atouts nécessaires pour exceller dans la prochaine génération de fabrication automobile. Notre priorité reste de défendre les intérêts canadiens, de soutenir les travailleurs et de bâtir un secteur automobile solide pour les décennies à venir. Notre gouvernement est là pour les secteurs les plus touchés par les droits de douane injustifiés et illégitimes de l'administration américaine. J'en sais quelque chose parce que, dans ma circonscription, on est touché par les droits de douane concernant le bois d'œuvre. Ce soir, on parle d'un autre secteur qui est fortement touché par les droits de douane, celui du secteur automobile.

Ordres émanant du gouvernement

Dans notre caucus, nous sommes chanceux d'avoir des collègues qui sont déterminés à lutter pour ce secteur. Je pense notamment à la députée de Guelph, qui est une fervente défenseuse du secteur automobile, tout comme, moi, je peux l'être pour le secteur du bois d'œuvre. Parce que nous comprenons que notre gouvernement doit être là pour les secteurs les plus touchés par les droits de douane, nous devons être là pour protéger nos entreprises et nous devons être là pour protéger nos travailleurs canadiens d'un bout à l'autre du pays.

• (2155)

[Traduction]

Shelby Kramp-Neuman (Hastings—Lennox and Addington—Tyendinaga, PCC): Monsieur le président, le député soulève des points intéressants. Il affirme qu'il est là pour soutenir les travailleurs et l'industrie pour les années à venir. Chaque année, 1,3 million de véhicules sont construits par des Canadiens. Nous nous démenons pour conclure un accord commercial depuis près d'un an. J'espère que nous sommes tous deux d'accord pour dire que la relation réciproque que nous avons avec les États-Unis est essentielle, en particulier dans le domaine automobile. Semaine après semaine, année après année, nous assistons à de nouveaux licenciements et, en raison de l'inaction, j'ai très peu confiance.

L'industrie et les syndicats nous ont prévenus des risques auxquels est confronté le secteur. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas agi plus tôt? Qu'aurait-il pu faire différemment pour éviter les pertes d'emplois?

• (2200)

[Français]

Guillaume Deschênes-Thériault: Monsieur le président, notre gouvernement travaille à développer de nouvelles relations économiques avec les États-Unis, en plus de travailler à diversifier notre économie par différents partenariats partout dans le monde. Concernant la question des États-Unis, je suis d'avis que, oui, il faut un nouvel accord avec les États-Unis, mais un accord qui répond réellement aux besoins de nos industries ainsi qu'aux intérêts des Canadiens et des Canadiennes et des travailleurs et des travailleuses. Il ne faut pas signer un accord à n'importe quel prix.

En attendant, notre gouvernement est là pour l'ensemble des travailleurs et pour les entreprises touchées. Comme je l'ai mentionné dans mon discours, nous avons notamment mis en place le Fonds de réponse stratégique de 5 milliards de dollars qui va permettre aux secteurs touchés de se réorienter, de s'adapter et de se diversifier. Nous sommes là en cette période d'incertitude économique pour vraiment soutenir les secteurs les plus touchés, que ce soit le secteur automobile dont nous discutons ce soir, ou le secteur du bois d'œuvre qui touche particulièrement ma circonscription, Madawaska—Restigouche.

Jacques Ramsay (secrétaire parlementaire du ministre de la Sécurité publique, Lib.): Monsieur le président, j'aimerais que mon collègue puisse s'exprimer et parler directement aux travailleurs pour leur dire ce à quoi ils peuvent s'attendre de la part de notre gouvernement au cours des prochaines semaines et des prochains mois.

Guillaume Deschênes-Thériault: Monsieur le président, notre gouvernement est déterminé à protéger chaque travailleur au pays. Cela passe par des mesures en place. Nous espérons protéger chaque emploi. Malheureusement, s'il y a des pertes d'emploi, nous avons fait des adaptations récemment au régime d'assurance-emploi. Nous avons notamment prolongé jusqu'en avril 2026 la sup-

pression de la semaine d'attente pour l'assurance-emploi. Nous avons investi pour les gens qui souhaitent se réorienter.

Nous sommes là aussi pour protéger les entreprises, pour les aider à accéder aux liquidités, justement pour pas qu'il y ait ces pertes d'emploi, parce que nous voulons que les gens puissent préserver leurs emplois. Je pense au Fonds de réponse stratégique, qui permet aux entreprises d'avoir accès aux liquidités afin de maintenir leurs activités en cours, le temps que nous traversions cette période de turbulence.

Je le répète, dans nos négociations pour une relation commerciale renouvelée avec les États-Unis, nous ne voulons pas un accord à n'importe quel prix. Nous voulons un accord qui répond aux intérêts de nos entreprises et de nos travailleurs.

[Traduction]

Shelby Kramp-Neuman (Hastings—Lennox and Addington—Tyendinaga, PCC): Monsieur le président, le député a reconnu que les entreprises cherchent à obtenir des fonds et que les libéraux fournissent des fonds aux entreprises. Cependant, les Canadiens veulent être autonomes et indépendants. Neuf mois se sont écoulés, les délais que le gouvernement s'était lui-même imposés n'ont pas été respectés, et il n'y a toujours pas d'accord. Les collectivités continuent d'en ressentir les effets chaque jour, et il n'y a pas de feuille de route. Comment le député justifie-t-il ce retard?

De plus, j'ai deux questions assez précises. Premièrement, pourquoi le premier ministre a-t-il adopté une approche aussi incohérente envers l'administration américaine? Deuxièmement, comment expliquer l'approche contradictoire du premier ministre et son manque de volonté à aller jusqu'au bout des choses? Il change constamment d'avis.

[Français]

Guillaume Deschênes-Thériault: Monsieur le président, je dirais que la ligne directrice de notre gouvernement depuis le premier jour est très claire: nous avons été élus pour renforcer l'économie canadienne et la rendre plus résiliente. Cela passe par la diversification des marchés. Cela passe par un appui aux secteurs clés de l'économie canadienne. Cela passe par des appuis ciblés aux secteurs les plus touchés par les droits de douane américains.

Je le rappelle, ce n'est pas nous qui avons demandé ce conflit tarifaire. Les droits de douane sont complètement injustifiés et illégitimes. Toutefois, ils sont là, et notre gouvernement est déterminé à aider les secteurs les plus touchés, y inclus le secteur de l'automobile. Nous avons mis en place un Fonds de réponse stratégique doté de milliards de dollars pour venir en aide aux entreprises et aux travailleurs, parce que notre gouvernement comprend que, pour avoir une économie forte, il faut appuyer l'ensemble des secteurs de l'économie canadienne et tous les travailleurs canadiens.

Carlos Leitão (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le président, l'industrie automobile est un secteur essentiel de l'économie canadienne et, comme plusieurs de mes collègues l'ont déjà mentionné, elle génère des milliards de dollars en activité économique. Elle représente 8 % du PIB manufacturier au Canada.

C'est important de noter que le secteur comprend cinq constructeurs automobiles de calibre mondial qui sont soutenus par un réseau de 700 fournisseurs de pièces. Les entreprises automobiles emploient directement plus de 125 000 Canadiens, surtout en Ontario, et soutiennent des centaines de milliers d'emplois supplémentaires au pays.

Nos usines automobiles sont réputées dans le monde entier pour leur grande qualité, en grande partie grâce à la main-d'œuvre canadienne exceptionnelle. En effet, l'usine de Honda à Alliston et l'usine de Toyota à Cambridge ont toutes les deux remporté le prix Gold J.D Power Plant Quality Award en 2024. De plus, Toyota Canada a reçu 22 prix entre 1991 et 2024.

L'industrie automobile est l'un des plus grands secteurs manufacturiers du Canada et elle est confrontée à des droits de douane américains injustes, injustifiés et inexplicables, qui augmentent les coûts de production et qui menacent de bons emplois sur ce marché qui est hautement intégré des deux côtés de la frontière. Depuis 1965 et la signature du pacte de l'automobile, cette industrie s'est continuellement intégrée.

Or, le 3 avril 2025, les États-Unis ont complètement changé de direction et ont imposé des droits de douane de 25 % sur tous les véhicules canadiens qui ne respectent pas les règles d'origine de l'Accord Canada—États-Unis—Mexique, ou ACEUM. Les États-Unis ont aussi imposé des droits de douane de 25 % sur la valeur des composantes non américaines des véhicules qui sont admissibles en vertu de l'ACEUM.

De surcroît, le 3 mai 2025, les États-Unis ont imposé des droits de douane de 25 % sur les pièces automobiles non conformes à l'ACEUM. Bien qu'ils ne soit pas actuellement en vigueur, la menace de droits de douane sur les pièces automobiles demeure. C'est cette incertitude qui provoque le plus gros des maux de tête auxquels cette industrie fait face. Plus récemment, les importations de véhicules moyens et lourds ont aussi été soumises à des droits de douane inexplicables de 25 %.

Étant donné que plus de 90 % des véhicules fabriqués au Canada sont destinés au marché américain et que 40 % des véhicules vendus au Canada sont assemblés aux États-Unis, les répercussions de ces droits de douane sont vraiment considérables.

Notre gouvernement reconnaît ces défis importants et nous allons travailler étroitement avec l'industrie, mais, soyons clairs, nous n'allons pas signer n'importe quel accord à n'importe quel prix. Il faut que l'accord qui sera signé tôt ou tard bénéficie à l'industrie. Il faut que nos amis américains comprennent que cette industrie est très intégrée et que, essayer de la désintégrer, ça va mener à une désintégration de l'industrie qui ne sera à l'avantage de personne.

• (2205)

Dominique O'Rourke (Guelph, Lib.): Monsieur le président, je demanderais à mon collègue, qui connaît intimement le dossier, quelles sont les mesures les plus importantes et les plus urgentes pour appuyer le secteur automobile et les travailleurs.

Aussi, j'aimerais qu'il nous dise pourquoi il est tellement important de lancer de nouvelles pistes vers l'industrie automobile de l'avenir et vers de nouveaux marchés. J'aimerais aussi qu'il nous parle de l'appui aux PME.

Carlos Leitão: Monsieur le président, en effet, c'est une question très importante. Je dirais que la stratégie du gouvernement comporte deux volets parallèles, et que les deux sont importants.

Ordres émanant du gouvernement

D'un côté, il faut soutenir l'industrie, qui est touchée par ces droits de douane. Elle a besoin de liquidités et d'aide d'urgence. Nous le faisons avec les programmes qui sont disponibles au ministère de l'Industrie.

En parallèle, nous devons aussi continuer de penser à une façon plus stratégique de diversifier les marchés. Surtout, on doit toujours penser à l'industrie de l'avenir. Je sais que nos amis de l'autre côté n'aiment pas beaucoup les véhicules électriques, mais les véhicules électriques font partie de l'avenir. À l'avenir, cette industrie canadienne devra aussi être à l'avant-garde de la production de véhicules électriques.

Jacques Ramsay (secrétaire parlementaire du ministre de la Sécurité publique, Lib.): Monsieur le président, j'aimerais beaucoup que mon honorable collègue de Marc-Aurèle-Fortin nous donne son analyse à savoir pourquoi certaines compagnies font mieux que d'autres, nommément les compagnies américaines de Détroit.

Si c'est la situation tarifaire qui est en jeu, j'aimerais qu'il nous éclaire sur cette différence.

• (2210)

Carlos Leitão: Monsieur le président, en effet, le gouvernement du Canada et le gouvernement de l'Ontario travaillent avec l'industrie automobile depuis des décennies. Mes collègues de l'Ontario l'ont très bien mentionné. Cela fait des décennies que nous travaillons avec cette industrie.

Nous sommes particulièrement surpris.

[Traduction]

Nous n'oublierons pas les entreprises qui tournent actuellement le dos au Canada et qui fuient vers les États-Unis. Nous n'oublierons pas cela. Nous n'oublierons pas non plus les autres entreprises qui restent ici, qui maintiennent leurs installations de production au Canada et qui continuent de contribuer à l'économie canadienne.

Nous nous en souviendrons.

Shelby Kramp-Neuman (Hastings—Lennox and Addington—Tyendinaga, PCC): Monsieur le président, les entreprises ne tournent pas le dos au Canada par choix; elles le font par nécessité.

Je voudrais que le député parle de l'examen de l'Accord Canada—États-Unis—Mexique et des préparatifs à cet égard. Les États-Unis ont déjà commencé à tenir des audiences en prévision de l'examen. À mon avis, le Canada ne peut pas se permettre d'être pris au dépourvu. Il y a actuellement beaucoup de contradictions, de frustration et d'inquiétude parce que nous ne savons pas si le gouvernement va partir ou rester.

Le gouvernement pourrait-il nous dire quelles mesures précises il prend pour préparer le Canada à jouer son rôle dans l'examen de l'Accord Canada—États-Unis—Mexique? Quels intervenants du secteur de l'automobile le gouvernement a-t-il contactés à ce sujet jusqu'à maintenant?

Carlos Leitão: Monsieur le président, comme je l'ai dit plus tôt, il y a cinq usines d'assemblage d'automobiles au Canada et des centaines de fabricants de pièces. Nous sommes en communication constante avec l'industrie. Nous connaissons sa position. Nous savons ce dont elle a besoin.

Ordres émanant du gouvernement

Oui, nous avons lancé le processus d'examen de l'Accord Canada—États-Unis—Mexique. C'est un dossier très important. Nous ne négocierons pas en public, nous ne paniquerons pas et nous ne céderons pas.

Amarjeet Gill (Brampton-Ouest, PCC): Monsieur le président, je prends la parole aujourd'hui au nom des habitants de Brampton-Ouest et des milliers de travailleurs de l'automobile partout au pays dont le gagne-pain se retrouve en pleine crise.

Le 14 octobre, Stellantis a annoncé qu'elle va transférer la production du Jeep Compass de Brampton aux États-Unis. Trois mille emplois directs sont en jeu et douze mille autres postes dans la chaîne d'approvisionnement sont menacés. À Peel, jusqu'à 15 000 familles sont confrontées à de l'incertitude économique. Toutes ces annonces ont été faites après que les libéraux ont versé des milliards de dollars en subventions, sans obtenir la moindre garantie en matière d'emplois.

À Brampton, le sentiment de frustration est bien réel, tout comme la souffrance et la peur. Les gens se demandent comment le gouvernement a pu laisser une telle chose se produire. Stellantis a reçu plus de 1 milliard de dollars en subventions directes sur trois ans: 520 millions de dollars du fédéral et 513 millions de dollars de l'Ontario.

Je veux également mentionner que je partagerai mon temps de parole avec le député de Kitchener-Sud—Hespeler.

Le réoutillage a été promis par l'entreprise de 2024 à 2025, mais après que l'argent a été versé, la production est partie. L'usine de batteries de Windsor a reçu jusqu'à 500 millions de dollars de soutien fédéral, dont 260 millions de dollars qui ont déjà été versés. Ensuite, le gouvernement a signé une entente de subvention fondée sur le rendement de 15 milliards de dollars, soit 10 milliards de dollars du fédéral et 5 milliards de dollars du provincial. Au total, Stellantis a accès à un soutien pouvant atteindre 16,5 milliards de dollars, et il n'y a aucune véritable protection pour les travailleurs, aucune garantie d'emploi, aucune clause sur la production et aucune disposition de recouvrement.

Le directeur parlementaire du budget indique que les subventions accordées pour les véhicules électriques s'élèvent maintenant à 52,5 milliards de dollars et qu'il faudra peut-être une décennie pour atteindre le seuil de rentabilité, si les entreprises concernées restent au Canada.

Ensuite, il y a eu l'échec concernant les droits de douane. Le premier ministre avait promis de conclure un accord sur les droits de douane avec les États-Unis avant le 21 juillet. Or, la date limite est passée, sans qu'il y ait ni accord ni protection. Après la rencontre du 7 octobre avec le président Trump, les États-Unis ont maintenu leurs droits de douane. Le président Trump a déclaré qu'il attirerait des billions de dollars d'investissements canadiens. Quelques semaines plus tard, la production a quitté Brampton. Les familles sont dévastées. Je les ai rencontrées avec notre chef à l'usine Chrysler de Brampton. Elles s'inquiètent pour leur hypothèque. Les travailleurs n'arrivent plus à dormir. Les parents craignent de ne pas avoir les moyens de fêter Noël.

À Brampton-Ouest, le revenu d'un seul travailleur de Stellantis fait vivre tout un ménage. Si ce revenu disparaît, c'est toute la famille qui en souffre. Le premier ministre dit qu'il s'en fout. Moi, je m'en soucie, et les conservateurs s'en soucient aussi. Les travailleurs canadiens méritent que le gouvernement se batte pour eux.

Les conservateurs ont forcé la divulgation du contrat conclu avec Stellantis. Le 22 octobre, le comité de l'industrie a adopté à l'unanimité une motion conservatrice visant à enquêter sur les engagements de Stellantis. Des témoins, dont des représentants d'Unifor et de l'Association des fabricants de pièces d'automobile du Canada, ont exprimé de sérieuses préoccupations au sujet de la faiblesse des accords conclus par le gouvernement et de l'absence de stratégie industrielle cohérente.

Le gouvernement a réagi en imposant des restrictions tarifaires, qui ne feront qu'augmenter les coûts pour les Canadiens. La ville de Brampton n'a pas besoin de mises en scène; elle a besoin d'emplois. Les conservateurs ont un plan: abolir la TPS sur les véhicules fabriqués au Canada tant que les droits de douane américains demeurent en vigueur, mettre en place un fonds pour la protection des emplois canadiens afin de soutenir les travailleurs touchés par les mesures commerciales des États-Unis et maintenir les incitatifs pour des véhicules propres, mais avec de véritables garanties d'emploi, de la transparence et une reddition de comptes.

Brampton a bâti l'industrie automobile du Canada. Ses travailleurs ont construit des véhicules pour le monde entier. Ils méritent d'être respectés et protégés. Nous travaillerons tous les jours à rebâtir la force du secteur manufacturier canadien afin qu'aucune localité n'ait à subir ce que Brampton vit aujourd'hui.

● (2215)

Carlos Leitão (secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le président, j'ai une question simple à poser à mon collègue. Quel est le plan des conservateurs pour aider l'industrie automobile qui est durement touchée par les droits de douane injustifiables imposés par les États-Unis? Je n'arrive toujours pas à comprendre comment l'abolition de la taxe sur le carbone pour les industries réglera le problème des droits de douane américains.

Amarjeet Gill: Monsieur le président, comme le gouvernement n'a pas de stratégie industrielle, il fait des annonces au lieu d'obtenir des résultats. Alors que les États-Unis se battaient pour leurs travailleurs, le premier ministre était occupé à trouver des excuses.

Les conservateurs se battent pour ramener ces emplois au pays en concluant des accords commerciaux équitables, en réduisant les taxes sur les véhicules fabriqués au Canada et en rétablissant la confiance dans notre secteur manufacturier.

Fred Davies (Niagara-Sud, PCC): Monsieur le président, malgré les milliards de dollars provenant des contribuables et d'innombrables promesses, 3 000 emplois ont été perdus chez Stellantis. Ces personnes se sont retrouvées au chômage.

Le premier ministre a déclaré être l'homme qui a un plan. Je me demande si mon collègue peut nous dire quel pourrait bien être ce plan.

Amarjeet Gill: Monsieur le président, nous savons tous à quel point le secteur automobile est touché. Le plan du premier ministre laisse tomber les familles partout au Canada, et ses soi-disant talents de négociateur ont coûté leur emploi aux travailleurs de Brampton. Pendant des années, il s'est vanté de savoir conclure des accords, mais, au moment crucial, il n'a rien fait.

Les conservateurs miseront sur un véritable leadership, une véritable stratégie et de véritables négociations qui protègent les travailleurs canadiens, et non sur des exercices de promotion politique qui laissent tomber les familles.

L'homme qui était censé avoir un plan n'en avait aucun. Lorsqu'il a fallu négocier une véritable protection pour les travailleurs canadiens, il a échoué. Il n'a tout simplement pas négocié. Il a cédé des milliards de dollars sans obtenir des garanties d'emploi, des engagements de production ou une véritable responsabilité. Ce n'est pas du leadership, c'est de l'incompétence.

Les conservateurs protégeront les travailleurs. Ils ne les abandonneront pas avec des slogans creux.

• (2220)

Dominique O'Rourke (Guelph, Lib.): Monsieur le président, je compatis et je comprends, car cela doit être extrêmement difficile pour les travailleurs de Brampton-Ouest et les travailleurs de tout le Canada qui sont touchés par les droits de douane.

Je voudrais poser la question suivante au député d'en face: les constructeurs automobiles de sa circonscription ont-ils bénéficié du Fonds de réponse stratégique, des liquidités et de l'Initiative régionale de réponse tarifaire? A-t-il parlé de ces mesures à certains des fabricants de pièces qui pourraient en bénéficier? Je me demande simplement si le député informe les travailleurs concernés que le gouvernement libéral a élargi l'accès à l'assurance-emploi et les protections qui y sont associées dans le budget.

Amarjeet Gill: Monsieur le président, les questions de la députée d'en face étaient excellentes, et j'apprécie vraiment l'intérêt qu'elle porte aux travailleurs de l'automobile de Brampton.

Nous savons tous que le secteur automobile a été durement touché à cause des politiques commerciales des libéraux ces dernières années. Quand le gouvernement donne 10 milliards de dollars sans aucune garantie de création d'emplois, cela montre clairement qu'il n'a pas fait ses devoirs et cela a des répercussions sur la population. C'est exactement ce qui s'est passé à Brampton, où, en raison de l'incapacité du gouvernement, 3 000 emplois ont disparu.

Des gens souffrent à cause de ces pertes d'emploi. Des milliers de familles de Brampton risquent de passer un Noël rempli d'incertitude cette année. Elles ont tout fait ce qu'il fallait: elles ont travaillé fort, payé leurs impôts et bâti l'industrie automobile du pays, mais le gouvernement les a laissées tomber.

Les conservateurs n'abandonneront jamais les familles de Brampton. Nous nous battons pour elles.

Matt Strauss (Kitchener-Sud—Hespeler, PCC): Monsieur le président, le débat de ce soir ne devrait pas être nécessaire. Le premier ministre du Canada a déclenché des élections en disant qu'il avait besoin d'un mandat pour prendre des mesures afin de s'opposer à Donald Trump et de bâtir un Canada fort. Neuf mois se sont écoulés, et il n'a rien fait de tout cela.

Beaucoup de gens ont cru le premier ministre sur parole, mais nous l'avons tous vu hocher la tête docilement dans le Bureau ovale pendant que le président Trump menaçait de s'emparer de tous les emplois dans le secteur canadien de l'automobile. Aujourd'hui, le président met cette menace à exécution, et le premier ministre ne tient pas sa promesse.

Quand nous demandons aux libéraux ce qu'ils vont faire à ce sujet, ils répondent qu'ils s'en foutent et qu'ils ne peuvent pas contrôler Donald Trump de toute façon. Sans blague. Quelle surprise! Ce n'est pas nous qui avons déclenché des élections en disant que nous allions régler le problème en nous faisant aller les coudes.

Ordres émanant du gouvernement

Quand je faisais du porte-à-porte, les gens me demandaient ce qu'il fallait faire au sujet de Donald Trump, et j'étais honnête avec eux. Je disais que nous ne pouvons pas le contrôler. Nous ne pouvons faire dans ce pays que ce que nous pouvons faire dans ce pays — et il y a beaucoup d'options —, mais les libéraux ne le font pas.

J'étais assis ici pendant le discours du secrétaire parlementaire de la ministre de l'Industrie, qui a lancé le débat de ce soir. Il a présenté un historique bizarre, à la Chat GPT, du secteur automobile du Canada. Les conservateurs n'ont pas demandé la tenue de ce débat pour parler de l'histoire du secteur automobile, mais plutôt pour parler de son avenir et de la façon dont nous pouvons le garantir, ce soir, grâce à des mesures concrètes. Les libéraux croient-ils vraiment en l'avenir de l'industrie automobile au Canada? Si c'est le cas, pourquoi ont-ils fait son éloge funèbre?

Les conservateurs proposent six mesures concrètes que les libéraux pourraient prendre ce soir.

Premièrement, il faut des mesures de rétorsion tarifaires. C'était au cœur de la plateforme électorale des libéraux et c'est logique. Voici le calcul: Ford Motor Company est un constructeur automobile américain. Après 10 ans de politique industrielle libérale inefficace, il ne fabrique presque plus de voitures ici. Il expédie toutefois au Canada, sans payer de droits de douane, 150 000 camionnettes F-150 fabriquées aux États-Unis. À l'inverse, l'usine Toyota située dans ma circonscription fabrique 500 000 véhicules dont 400 000 sont expédiés aux États-Unis, et elle subit les effets catastrophiques des droits de douane faramineux qui représentent, en moyenne, 15 % du prix d'achat. Pour protéger le secteur canadien de l'automobile, le gouvernement devrait tenir sa promesse, imposer des droits de douane sur les F-150 et utiliser cet argent pour compenser les droits de douane que paie Toyota. Pourquoi ne le fait-il pas?

Le deuxième point consiste à se débarrasser de la ridicule obligation relative aux véhicules électriques. Pour ceux qui nous regardent à la maison, Toyota fabrique dans ce pays d'excellents véhicules hybrides à faibles émissions, mais cela ne lui rapporte aucun crédit. En vertu de l'obligation des libéraux, Toyota doit acheter des crédits pour véhicules électriques à Tesla, qui ne fabrique aucune voiture dans ce pays. Il s'agit d'un transfert d'argent des travailleurs canadiens vers Tesla. C'est insensé et cela devrait prendre fin dès ce soir. Les libéraux pourraient y mettre fin dès ce soir.

La semaine dernière, des représentants de Toyota sont venus dans mon bureau pour m'expliquer que, même si l'application de la norme a été suspendue, ils ne peuvent toujours pas investir dans leurs employés et leurs usines sans savoir s'ils vont être pénalisés par le caucus radical, woke et absurde du Parti libéral.

Troisièmement, il faut clarifier la question du Fonds de réponse stratégique. Il figurait dans le programme électoral des libéraux. Les libéraux l'ont annoncé au printemps, puis l'ont réannoncé à l'automne. Aucun constructeur automobile ne sait où va cet argent ni ce que les libéraux en font. Les constructeurs automobiles ne peuvent pas investir tant qu'ils n'auront pas ces renseignements.

Quatrièmement, il faut supprimer la TVH sur les véhicules fabriqués au Canada. C'est simple.

Ordres émanant du gouvernement

Ce qui m'amène à mon cinquième point, qui consiste simplement à demander aux Canadiens d'acheter canadien. Pourquoi est-ce au premier ministre de l'Ontario de jouer le rôle de capitaine Canada et de vider par terre une bouteille de Crown Royal parce qu'une usine d'embouteillage a été délocalisée aux États-Unis? Le premier ministre n'a jamais demandé aux Canadiens de se mobiliser et d'acheter canadien. Pourquoi ne joue-t-il pas le rôle de capitaine Canada?

Le calcul est simple. Dans ce pays, nous achetons 1,8 million de véhicules par année, mais nous n'en fabriquons que 1,3 million. Si nous nous engageons tous, sous la direction d'un premier ministre qui tient ses promesses, à acheter les véhicules que nous fabriquons, cela aiderait des familles qui s'inquiètent pour leur emploi et pour les cadeaux de Noël qu'elles doivent acheter à leurs enfants.

Sixièmement, il faut abolir la taxe sur le carbone pour les industries. Cette taxe n'a aucun sens. Je vais expliquer quelque chose de très simple: le réchauffement climatique est un problème mondial. Quand nous imposons des taxes qui poussent les industries à se délocaliser chez nos voisins du sud et à fabriquer des véhicules à essence qui auraient pu être fabriqués au Canada, nous ne réduisons pas les émissions de carbone à l'échelle mondiale. C'est une politique absurde, et les libéraux devraient l'abolir dès aujourd'hui.

J'attends avec impatience que les libéraux expliquent à la Chambre et à tous les Canadiens pourquoi ils ne prendront pas ces mesures concrètes, qu'ils ont pour la plupart promises dans leur programme électoral. Pourquoi ne prennent-ils pas ces mesures dès ce soir?

• (2225)

Carlos Leitão (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le président, il y a plusieurs choses.

Il faudrait peut-être commencer par le fait que 90 % des automobiles fabriquées au Canada sont vendues aux États-Unis. Par conséquent, la clé du problème consiste à préserver l'accès au marché américain. Il y a d'autres enjeux, mais l'enjeu fondamental est l'accès au marché américain. Cet accès est menacé par les droits de douane américains et la volonté des États-Unis d'empêcher les véhicules canadiens d'entrer sur leur territoire.

Le député croit-il que céder aux demandes des États-Unis et signer n'importe quel accord suffirait à régler le problème?

Matt Strauss: Monsieur le président, j'ai le plus grand respect pour le député. Je suis toutefois très préoccupé par le fait qu'il n'a pas écouté un mot de mon discours. Il y a guerre commerciale. Je demande au gouvernement de s'engager dans la guerre commerciale et de prendre des mesures à cet égard. On ne gagne pas une guerre en faisant le mort. On ne gagne pas une guerre commerciale en se rendant au Bureau ovale et en promettant au président 1 billion de dollars d'investissements canadiens pour rien, puis en hochant la tête docilement et en ne disant rien quand le président promet de nous priver de tous les emplois dans le secteur de l'automobile. Ce n'est pas ainsi qu'on gagne une guerre commerciale. Ce n'est pas ce sur quoi les libéraux ont fait campagne. Ce n'est pas ce qu'ils ont promis. Je leur demande d'agir.

Fred Davies (Niagara-Sud, PCC): Monsieur le président, il y a quelques minutes, une députée libérale a demandé à mon collègue s'il avait mentionné aux travailleurs de l'automobile qui ont perdu leur emploi que le gouvernement avait mis de l'argent de côté pour eux, et s'il leur avait dit que le gouvernement avait prolongé l'assurance-emploi en réponse à la perte de 3 000 emplois. Il me semble que la réponse du gouvernement libéral à tout problème consiste à

dépenser, à essayer de le régler à coup d'argent au lieu de s'attaquer à ses causes profondes.

J'aimerais entendre les observations du député là-dessus.

• (2230)

Matt Strauss: Monsieur le président, les Canadiens qui perdent leur emploi ne veulent pas de cadeaux; ils veulent ravoir leur emploi. La solution des libéraux à tous les problèmes consiste à prendre l'argent des contribuables et à le gaspiller. Nous voulons retrouver nos emplois. Nous voulons travailler. Nous ne voulons pas de l'assurance-emploi. C'est le contraire de ce que les libéraux avaient promis pendant la campagne électorale. C'est le contraire de ce que le premier ministre avait promis. Après 10 ans, cela ne fonctionnera toujours pas.

Viviane Lapointe (Sudbury, Lib.): Monsieur le président, le député a parlé de certaines des rencontres auxquelles il a participé et des discussions qu'il a eues, et je me demande si, lors de ces rencontres, il a parlé à des représentants de Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada, de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules ou de l'Association des industries de l'automobile du Canada, qui ont tous appuyé les mesures prises par le gouvernement pour protéger les emplois dans cette industrie ainsi que les constructeurs. D'ailleurs, Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada a déclaré que les mesures prises par le gouvernement étaient très encourageantes.

Le député a-t-il rencontré les représentants de certains de ces grands groupes?

Matt Strauss: Monsieur le président, je suis un simple médecin de Kitchener, en Ontario. J'ai grandi à Hespeler. Je représente les habitants de Kitchener et de Hespeler, et je me soucie des emplois à Kitchener-Sud—Hespeler et à l'usine Toyota qui s'y trouve. Je consacre tous mes efforts à cette usine. De nombreux députés de ce côté-ci de la Chambre ont rencontré des représentants de tous ces groupes, qui savent qu'il ne faut pas mordre la main qui les nourrit. Ces groupes continuent de faire pression sur les libéraux en les suppliant de prendre les mesures qui s'imposent. Ils ne vont donc pas condamner les libéraux alors qu'ils se trouvent dans cette situation. C'est à nous de faire le sale boulot.

Fred Davies: Monsieur le président, je voudrais brièvement revenir sur un point avec le député. On dirait que, du côté du gouvernement, nous sommes actuellement dans une sorte de purgatoire économique. Je me demande ce qu'il pense de l'absence d'une stratégie industrielle nationale. Nous avons lu tellement de choses dans ce budget, on gaspille et on dépense tellement d'argent.

J'aimerais savoir quels sont, selon le député, les principaux problèmes auxquels le Canada est présentement confronté dans ce secteur.

Matt Strauss: Monsieur le président, il est difficile de répondre à une telle question en seulement une minute. Le principal problème, ce sont les 10 années de politiques libérales inefficaces qui ont affaibli notre position au point de donner à certains l'envie de déclencher une guerre commerciale contre nous. Nous avons plus de ressources par habitant que n'importe quel autre pays. Nous avons l'espace et la population nécessaires pour réussir. Nous devons les laisser se mettre au travail et nous débarrasser de la bureaucratie. Toute cette bureaucratie est le produit du premier ministre et de son budget.

Don Davies (Vancouver Kingsway, NPD): Monsieur le président, l'industrie automobile canadienne est depuis longtemps une fière pierre angulaire de notre économie. Elle contribue à notre PIB plus de 16 milliards de dollars par année et soutient plus de 600 000 emplois directs et indirects dans tout le pays, mais, de nos jours, cette fondation se fissure.

Pendant des décennies, le secteur canadien de l'automobile a compté sur une chaîne d'approvisionnement nord-américaine hautement intégrée qui dépendait de la livraison juste à temps et d'une coopération transfrontalière harmonieuse, mais nous avons maintenant découvert que ce qui était autrefois considéré comme une force a maintenant est une vulnérabilité dangereuse. La guerre commerciale de Donald Trump nuit gravement à l'industrie automobile canadienne, et ce sont nos travailleurs et nos collectivités qui en paient le prix.

Plus tôt cette année, l'administration Trump a imposé des droits de douane de 25 % sur les véhicules et les pièces fabriqués au Canada, ainsi que sur l'acier et l'aluminium. Soyons très clairs: ces actions sont totalement injustifiées et répréhensibles. Elles vont à l'encontre de tous les principes du commerce équitable et des bonnes relations internationales. Il s'agit d'un calcul froid et intéressé du président américain, qui vise à déplacer des emplois et de la production du Canada vers les États-Unis. Ces mesures ont fait grimper les coûts de production, perturbé les chaînes d'approvisionnement et érodé notre position sur le marché américain, où plus de 90 % des exportations canadiennes d'automobiles sont vendues.

Les conséquences de notre dépendance à ce seul marché ont été dévastatrices. Au cours des derniers mois, le Canada a perdu des dizaines de milliers d'emplois dans le secteur manufacturier, et c'est l'Ontario qui en a le plus souffert. Pour la première fois depuis qu'on a commencé à enregistrer ces données, en 1976, le pourcentage de la main-d'œuvre totale de l'Ontario qui occupe un emploi dans le secteur manufacturier est tombé sous la barre des 10 %. Cela a eu des répercussions négatives sur les entreprises qui contribuent directement à la construction automobile, ainsi que sur celles qui soutiennent indirectement cette industrie essentielle.

Voici quelques exemples frappants. Stellantis a récemment annoncé son intention de mettre fin aux activités de son usine d'assemblage de Brampton et a transféré 3 000 emplois canadiens en Illinois. À Windsor, Stellantis a fermé son usine d'assemblage en avril, ce qui a mené à 4 500 mises à pied et risque de nous faire perdre jusqu'à 12 000 emplois dans la chaîne d'approvisionnement en pièces automobiles. Nous avons été stupéfaits d'apprendre cette trahison.

Le gouvernement libéral fédéral a versé plus de 220 millions de dollars à Stellantis pour moderniser ses usines avant l'annonce de cette décision, et 15 milliards de dollars supplémentaires ont été accordés à cette entreprise sous forme de subventions à la production en échange d'un engagement explicite à fabriquer au Canada.

C'est devenu une tendance inquiétante sous le gouvernement libéral. Cette semaine encore, Algoma Steel a licencié 1 000 travailleurs après avoir reçu 400 millions de dollars des libéraux. Fait choquant, selon le PDG d'Algoma, le gouvernement fédéral était au courant de ces licenciements avant de verser les fonds publics. General Motors a également porté une série de coups durs. L'entreprise prévoit licencier 2 000 travailleurs de son usine d'Oshawa en janvier prochain. Cette annonce fait suite à celle de GM concernant la suspension de la production de son usine d'assemblage d'Ingersoll, en Ontario, mettant ainsi en péril plus de 1 000 emplois. La

Ordres émanant du gouvernement

section locale 88 d'Unifor a pris la décision courageuse de s'engager à prendre le contrôle de l'usine d'Ingersoll si l'entreprise tentait de retirer les équipements du bâtiment.

Le gouvernement libéral actuel a été élu en grande partie parce qu'il a promis d'adopter une approche musclée dans ses relations avec les États-Unis. Il a présenté son premier ministre comme quelqu'un capable de composer avec Donald Trump. On a vanté son expérience d'économiste comme étant exactement ce dont le Canada avait besoin pour protéger et faire croître notre économie, mais qu'avons-nous vu jusqu'à présent? Nous avons vu le premier ministre accorder une série de concessions unilatérales aux États-Unis sans obtenir le moindre avantage pour le Canada en retour. Nous avons vu les libéraux lever les contre-mesures tarifaires qu'ils avaient imposées aux États-Unis alors qu'ils avaient promis aux Canadiens de riposter à chaque mesure tarifaire américaine. Au cours des derniers mois seulement, nous avons vu 500 millions de dollars des contribuables être versés à des entreprises qui ont ensuite supprimé des milliers d'emplois au Canada. Pire encore, les libéraux ont accordé ces fonds en sachant que les entreprises allaient supprimer des emplois chez nous juste avant Noël.

● (2235)

Les travailleurs ne devraient jamais être contraints d'occuper physiquement leur lieu de travail pour protéger l'équipement financé en partie par les contribuables canadiens. Le Canada ne devrait jamais avoir à courber l'échine devant des mesures étatsuniennes agressives qui sont injustes et injustifiées. Les précieux fonds publics ne devraient jamais être gaspillés au profit d'entreprises sans garantie solide que cet investissement générera des gains financiers importants et créera des emplois pour les Canadiens et leur famille. Le gouvernement fédéral devrait plutôt faire ce que les néo-démocrates demandent depuis longtemps et empêcher ces entreprises de prendre notre argent et d'expédier à l'étranger l'équipement que nous avons financé.

La réalité, c'est que le Canada doit maintenant prendre des mesures audacieuses pour reprendre le contrôle de son industrie automobile. Pour ce faire, il faut revoir les principes du Pacte de l'automobile, qui, pendant des décennies, a obligé les constructeurs automobiles à produire au Canada au moins un véhicule pour chaque véhicule vendu ici. À notre avis, toute entreprise qui veut avoir accès au marché canadien doit être obligée de produire ici, peu importe où se situe son siège social. Qu'il s'agisse d'une entreprise étatsunienne, européenne, japonaise, coréenne ou chinoise, si elle veut vendre au Canada, elle doit investir au Canada.

La version initiale du Pacte de l'automobile avait permis de créer des milliers d'emplois et avait fait du Canada un chef de file mondial dans le secteur automobile. Un pacte moderne protégerait les emplois, l'innovation et la souveraineté du Canada dans un secteur qui est essentiel à notre avenir. Il est important de noter que ce sont les politiques conservatrices, puis libérales, de la fin des années 1980 et des années 1990 qui ont placé le Canada dans la position vulnérable où il se trouve aujourd'hui face aux États-Unis. Ces partis ont décidé d'intégrer davantage l'économie canadienne à l'économie américaine, puis à l'économie mexicaine, alors que les néo-démocrates les avertissaient que ce n'était pas la bonne voie à suivre.

Ordres émanant du gouvernement

C'est le NPD qui a déclaré à l'époque que, même si les relations commerciales entre le Canada et les États-Unis étaient extrêmement importantes, il fallait tout faire pour réduire notre dépendance à l'égard du marché américain, diversifier nos échanges commerciaux et produire davantage au Canada afin de renforcer notre économie et de la rendre plus autonome. Comme me l'a dit un sage commerçant de Vancouver, une entreprise qui dépend trop d'un seul client est vulnérable.

Il est clair que les partis dont la mauvaise planification économique nous a plongés dans la grande précarité économique que nous vivons aujourd'hui ne réussiront pas à nous en sortir. Ce dont nous avons besoin, c'est ce que le NPD a demandé à la fin des années 1980: une politique solide de nationalisation économique. Autrement dit, faire appel à des entreprises canadiennes, utiliser les ressources canadiennes et leur donner une valeur ajoutée en recourant aux travailleurs canadiens pour construire au Canada et exporter dans le monde. C'est exactement ce que les États-Unis ont fait pour atteindre leur force économique.

Les lacunes en matière de leadership du gouvernement libéral actuel n'ont fait qu'aggraver la crise. Par sa réponse faible et inefficace à Donald Trump, le gouvernement libéral a enhardi les États-Unis. En retour, nous accumulons les pertes d'emplois et les difficultés dans un grand nombre de nos industries au Canada. Il faut s'attaquer à ce problème et corriger le tir immédiatement. Nous pourrions commencer par une obligation de contrepartie: pour chaque véhicule vendu au Canada, un véhicule devrait être produit ici. D'ailleurs, le Pacte de l'automobile avait été un succès à cet égard. Ensuite, il faudrait s'assurer que les véhicules ne traversent plus la frontière 12 fois avant d'être terminés. Dans la mesure du possible, le Canada devrait regrouper à l'intérieur de ses frontières toutes les étapes pour produire, fabriquer et assembler des véhicules.

Il faut aussi songer à l'avenir et construire les véhicules de demain. En supprimant récemment l'obligation du Canada relative à la vente de véhicules électriques, le gouvernement libéral a plongé l'industrie automobile canadienne dans l'incertitude et la confusion. Les entreprises ont besoin de certitude pour investir, mais ce revirement signifie que le Canada sera éclipsé par ses concurrents dans la course vers l'avenir. Alors que le reste du monde bâtit des chaînes d'approvisionnement pour les véhicules électriques, assure la production de batteries et crée des emplois durables, le Canada mise de façon régressive sur des technologies et des modes de production du XX^e siècle comme les pipelines, les combustibles fossiles et les moteurs à combustion interne.

Au lieu d'apaiser le secteur pétrolier et gazier, le Canada doit développer des chaînes d'approvisionnement résilientes pour la fabrication de véhicules électriques, diversifier ses partenaires commerciaux et réduire une fois pour toutes sa dépendance au marché américain. Si nous n'agissons pas, nous perdrons non seulement des emplois qui font vivre les collectivités, mais aussi toute une génération de dirigeants industriels. Le Canada ne peut pas se permettre d'être à la merci d'un gouvernement étranger ou d'une entreprise étrangère.

Donald Trump a dit clairement qu'il voulait nuire à notre économie en transférant la production du Canada vers les États-Unis. Nous ne pouvons pas laisser cela se produire. Au lieu de capituler devant le gouvernement Trump, nous devons prendre des mesures décisives pour protéger les emplois, renforcer notre industrie automobile et bâtir une économie qui profite à tous...

• (2240)

Le président: Nous passons aux questions et observations. Le secrétaire parlementaire de la ministre de l'Industrie a la parole.

Carlos Leitão (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le président, nous avons de nombreux enjeux en commun. Si nous en discutons, nous pourrions peut-être parvenir à une certaine entente. Je ne suis évidemment pas d'accord avec tout ce qui a été dit, mais je remercie mon collègue d'avoir mentionné, par exemple, que les droits de douane sur l'acier et l'aluminium sont l'un des principaux facteurs qui ont contribué à la récente augmentation du coût de production des automobiles aux États-Unis et au Canada.

Je tiens également à avertir tous mes collègues que l'histoire de Stellantis n'est pas encore terminée et qu'il ne faut donc pas sauter aux conclusions. Il y a plus à venir à ce sujet.

En ce qui concerne la diversification du commerce, c'est manifestement la voie à emprunter. Comment y parvenir? Comment pouvons-nous diversifier le commerce dans l'industrie automobile sachant qu'il est quelque peu compliqué, comme nous le savons tous, d'exporter des véhicules canadiens vers d'autres continents?

Don Davies: Eh bien, monsieur le président, on dit que quand on est dans un trou, la première chose à faire, c'est d'arrêter de creuser. La vulnérabilité du secteur automobile ne date pas d'hier. Elle est le fruit de plusieurs décennies d'échecs politiques de gouvernements libéraux et conservateurs successifs. Je parlais tout à l'heure à un collègue du Parti conservateur, qui m'a dit qu'il se souvient de l'époque où des dizaines de milliers de travailleurs en Ontario faisaient tourner les usines à plein régime, trois quarts de travail consécutifs, jour et nuit. Ils fabriquaient des quantités incroyables de véhicules. Aujourd'hui, ils ne sont plus que quelques centaines à travailler dans des usines désertes. Ce n'est pas arrivé du jour au lendemain.

Ce qu'il nous faut, c'est un engagement fort et renouvelé à investir au Canada. Nous devons cesser de faire ce que nous faisons depuis 40 ans, c'est-à-dire simplement essayer de fondre toujours plus notre économie dans celle des États-Unis. Nous devons avoir confiance en notre pays. Investissons ici. Construisons nos véhicules ici. Exportons vers d'autres pays et réduisons notre dépendance à l'égard des États-Unis.

Ces changements entraîneront quelques difficultés économiques et certains ajustements, bien sûr, mais qu'avons-nous appris au cours des dernières années? Nous avons appris que les Américains ne sont plus un partenaire de confiance. C'est le premier ministre lui-même qui le dit. Il serait imprudent de chercher encore à réparer cette relation qui a été compromise. Misons sur le Canada. Renforçons notre autosuffisance, construisons ici même les véhicules de l'avenir et exportons-les partout dans le monde.

• (2245)

Tony Baldinelli (Niagara Falls—Niagara-on-the-Lake, PCC): Monsieur le président, les observations de mon collègue s'appuient sur celles qu'il a faites en fin de semaine. Je dirais qu'il est devenu une vedette des médias sociaux, ce qui est formidable. J'ai noté d'excellentes observations au sujet de vos préoccupations concernant le comportement du gouvernement, qui est passé de l'importance de jouer du coude à « on s'en fout ». Votre idée à propos de...

Le président: Je dois interrompre le député et lui rappeler qu'il doit s'adresser à la présidence. La présidence ne sait pas à quelle idée il fait référence.

J'invite le député à poursuivre.

Tony Baldinelli: Monsieur le président, le député a mentionné dans son discours que 220 millions de dollars avaient été versés à Stellantis et 400 millions de dollars, à Algoma, sans que des garde-fous aient été prévus.

Selon le député, quels sont les principaux points d'achoppement? Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas réussi à passer un accord avec les États-Unis? Ça fait 10 ans que l'industrie du bois d'œuvre attend. Pourquoi le gouvernement échoue-t-il si lamentablement dans les négociations avec les États-Unis?

Don Davies: Monsieur le président, c'est une excellente question. Il y a probablement un certain nombre de facteurs qui entrent en ligne de compte. Selon moi, la lacune fondamentale a été une décision prise à la fin des années 1980, où on a décidé d'intégrer plus étroitement l'économie canadienne à l'économie étatsunienne.

Comme je l'ai déjà dit, à l'époque, les néo-démocrates estimaient que ce n'était pas la bonne voie à suivre, même si, de toute évidence, nos voisins du Sud seraient toujours des partenaires commerciaux très proches en raison de notre longue frontière, de notre proximité géographique et de tous ces divers facteurs. Dans la mesure du possible, il fallait que le gouvernement détourne notre économie des États-Unis, juste au cas où une situation comme celle d'aujourd'hui se produise. Je pense que, dans les années 1980 et 1990, on a été incroyablement naïf de croire que les États-Unis seraient toujours bienveillants et qu'ils subordonneraient toujours leurs intérêts à ceux du Canada. Je pense que nous apprenons que ce n'est pas le cas. La politique de Donald Trump qui consiste à faire passer les États-Unis en premier signifie que les Canadiens passent en deuxième. Ce qu'il faut faire maintenant, c'est corriger la situation.

Je ne comprends pas pourquoi le gouvernement ne le reconnaît pas, mais ce sont malheureusement les travailleurs et les collectivités du Canada qui paient maintenant le prix de ce manque de prévoyance. La question que les Canadiens doivent se poser est la suivante: que faisons-nous maintenant? Investissons dans notre pays dès maintenant. Ne commettons pas la même erreur. Devenons plus autosuffisants, obtenons plus de valeur pour nos matières premières, construisons plus de choses ici, diversifions nos relations commerciales et faisons du Canada une économie plus forte, indépendante et souveraine, comme nous aurions dû le faire il y a 40 ans.

Sima Acan (Oakville-Ouest, Lib.): Monsieur le président, le député de Vancouver Kingsway dénigre nos politiques actuelles. Apparemment, il a voté contre le budget de 2025, ce qui signifie qu'il n'appuie pas nos plans.

Comment le NPD compte-t-il réagir concrètement aux droits de douane américains? Quel est son plan?

Don Davies: Monsieur le président, nous ne formons pas le gouvernement. La vraie question devrait être inversée. Comment le gouvernement entend-il réagir aux droits de douane américains? Je dirai une chose aux députés. Les libéraux devraient honorer les promesses qu'ils ont faites aux Canadiens pendant la campagne électorale, à savoir qu'ils tiendraient tête à Donald Trump, qu'ils joueraient du coude, qu'ils adopteraient une position ferme en égalant les droits de douane américains dollar pour dollar et qu'ils riposteraient. C'est en raison de ces promesses que les Canadiens ont accordé leur confiance au Parti libéral et au premier ministre.

Ordres émanant du gouvernement

Qu'ont-ils vu au cours des six derniers mois? Ils ont vu concession unilatérale après concession unilatérale, sans aucune contrepartie. Ce n'est pas ce que les Canadiens attendaient du gouvernement, et ce n'est pas la politique tarifaire dont nous avons besoin. Nous avons besoin d'une politique forte, robuste et courageuse comme celle que proposent les néo-démocrates à la Chambre.

• (2250)

Tony Baldinelli: Monsieur le président, le député ne convient-il pas que d'autres politiques instaurées par le gouvernement pourraient avoir provoqué des crises dans le secteur de l'automobile, par exemple le fait qu'il n'y ait pas de taxe sur le carbone pour les industries ni d'obligation relative aux véhicules électriques aux États-Unis? Le secteur fait savoir à tous les députés qu'aucune entreprise ne sera en mesure d'atteindre les objectifs et de respecter les obligations relatives aux véhicules électriques. Pourquoi le gouvernement continue-t-il de leur imposer ces mesures, qui ne feront que nuire à leur compétitivité?

Le député estime-t-il que le gouvernement peut prendre des mesures pour aider le secteur de l'automobile dès maintenant, en plus des allègements qu'il demande relativement aux droits de douane?

Don Davies: Monsieur le président, je respecte beaucoup les opinions et l'expérience de mon collègue, mais je crains de devoir respectueusement le contredire sur certains points. Premièrement, je pense que le secteur de l'automobile abandonnera le moteur à combustion interne. Je pense que les économies les plus avant-gardistes et les plus intelligentes du monde investiront sans tarder dans la construction des voitures de l'avenir, et non dans celles du passé.

Au cours de ma carrière de député, j'ai entendu à maintes reprises des entreprises me dire qu'elles ont avant tout besoin qu'on leur dise à quoi s'attendre. Elles peuvent s'adapter à différentes politiques, mais elles ont besoin de savoir à quoi s'en tenir. Le changement brutal dans la politique relative aux véhicules électriques a semé la confusion dans le secteur. Lorsque le gouvernement modifie sa position, c'est néfaste pour l'environnement, pour le climat et pour les investissements au pays.

Soit dit en passant, les libéraux tiennent des propos qui s'écartent considérablement de ce qu'ils ont déclaré au cours de la campagne électorale, ce qui, à mon avis, contribue au cynisme que les gens du pays ressentent envers les politiciens; ils pensent voter pour une chose et en obtiennent une autre.

Rhonda Kirkland (Oshawa, PCC): Monsieur le président, je me demande si le député pourrait nous en dire un peu plus sur cette incertitude. Selon les constructeurs d'automobiles et les travailleurs de l'automobile à qui j'ai parlé, l'incertitude est attribuable à l'obligation de vendre des véhicules électriques et aux politiques nuisibles de notre pays.

Le député convient-il que ces politiques nuisent aux travailleurs de l'automobile et que les libéraux pourraient dès maintenant faire quelque chose à ce sujet?

Don Davies: Monsieur le président, je dirai seulement ceci. Depuis des années, j'entends dire dans cette Chambre que le gouvernement fédéral prendra l'initiative de bâtir un réseau national de bornes de recharge pour les véhicules électriques. Il est vrai que nous devons bâtir les infrastructures nécessaires à la transition vers ces véhicules.

Les libéraux ne l'ont jamais fait, et c'est un grave problème. Nous avons besoin d'un gouvernement sérieux qui va prendre cette question au sérieux. Les libéraux...

Ordres émanant du gouvernement

Le président: Nous reprenons le débat. Le député de Niagara-Sud a la parole.

Je vais devoir interrompre le député à 23 heures. Il dispose donc d'environ six minutes et demie.

Fred Davies (Niagara-Sud, PCC): Monsieur le président, je suis honoré de conclure le débat de ce soir.

Étant originaire de la région de Niagara, qui s'est littéralement construite autour du secteur de l'automobile, je remercie mon collègue de Niagara Falls—Niagara-on-the-Lake d'être ici ce soir pour contribuer à ce débat. Comme je l'ai dit tout à l'heure, il a travaillé chez GM pendant ses études universitaires, comme beaucoup de mes amis et de mes collègues. J'ai grandi dans la petite ville de Port Colborne, et l'ambition de beaucoup de gens qui y ont grandi, c'était d'obtenir un emploi chez GM ou chez Ford, car c'était un emploi bien rémunéré, avec de bons avantages sociaux, ce qui représentait un avenir et une stabilité leur permettant d'élever leur famille et de profiter de la vie.

Un de mes amis, Alan Davis, qui va probablement m'en vouloir de raconter ceci, m'a récemment confié à Port Colborne qu'il était très reconnaissant d'avoir occupé le même emploi pendant tant d'années. L'usine de St. Catharines a fermé ses portes au début de sa carrière, mais, chaque jour, un groupe de personnes de St. Catharines et de la région de Niagara prenait un bus de Niagara à Oshawa afin de pouvoir terminer leur carrière et toucher une pension confortable. C'était difficile pour eux, mais ils l'ont fait, et il dit qu'il sera éternellement reconnaissant pour cet emploi et la possibilité qu'il a eue de travailler pour cette entreprise. Cependant, ces emplois disparaissent au fil des ans.

Pour mettre les choses en perspective, comme je l'ai dit plus tôt, Niagara était un centre névralgique pour le secteur automobile. En 1969, 47 % de tous les emplois à Niagara, c'est-à-dire près d'un emploi sur deux, relevaient du secteur automobile. En 2008, ce nombre était tombé à 4 000. En 2014, il avait encore diminué pour atteindre environ 2 900, mais représentait toujours des retombées économiques d'environ 2,5 milliards de dollars pour la région de Niagara. Aujourd'hui, comme l'a dit, je crois, mon collègue de Niagara Falls—Niagara-on-the-Lake, il ne reste plus que 700 emplois directs dans le secteur automobile à Niagara. Nous sommes donc passés de 18 000 emplois à Niagara à environ 700 aujourd'hui.

L'usine de verre Ford a fermé ses portes. L'usine de moteurs de GM a fermé ses portes, tout comme la fonderie de GM. Dans les années 1980, je travaillais dans le secteur de la construction domiciliaire, et je me souviens d'avoir construit la première maison d'un particulier. C'était une toute nouvelle maison. Il venait tout juste de prendre sa retraite de la fonderie et avait appris, avant sa dernière journée, que la fonderie ferait définitivement.

Aujourd'hui, il y a deux usines de véhicules électriques dans ma circonscription. L'une d'elles a été construite il y a deux ou trois ans. C'était pour Linamar, qui a construit une usine à Welland pour soutenir le Ford F-150. L'usine en question devait fournir des

pièces qui soutiendraient le volet des véhicules électriques du Ford F-150 au Canada. Or, cette usine n'a jamais ouvert ses portes. Elle se trouve à environ 2 kilomètres et demi de chez moi. C'est une magnifique usine clés en main, si quelqu'un désire l'acheter. Elle est en vente.

C'est un exemple de ce qu'un professeur de Yale appelle l'économie narrative. Le gouvernement a créé un environnement économique basé sur un récit qui n'avait pas de fondement solide. C'est ce qui est dangereux lorsque les gouvernements se lancent dans l'économie narrative: ils créent quelque chose de toutes pièces. Dans ce cas précis, l'entreprise a investi plus de 1 milliard de dollars pour construire une usine sur la base d'une stratégie économique et d'un narratif qui ne se sont jamais concrétisés.

Le Canada n'est pas aujourd'hui en mesure, de quelque façon que ce soit, de soutenir le secteur des véhicules électriques. L'obligation relative aux véhicules électriques, qui semblait logique à l'époque, s'est avérée complètement illogique. Non seulement les Canadiens ne souhaitent pas acheter des véhicules électriques dans les proportions prévues par le gouvernement dans son narratif, mais nous ne disposons pas non plus des infrastructures nécessaires à l'application de cette obligation.

● (2255)

Plus tôt le gouvernement se débarrassera de cette obligation, mieux le discours économique se portera, car les entreprises retrouveront un peu plus de certitude dans la sphère économique pour effectuer leur planification, y compris dans le secteur de l'automobile. Il faut le faire.

L'autre usine de ma circonscription est située dans ma ville natale, Port Colborne. Il s'agit de l'usine de séparateurs de batteries au lithium-ion d'Asahi Kasei. On a vanté cette usine comme étant le plus grand investissement industriel dans la région de Niagara. Elle est toujours en construction et il y a encore beaucoup d'incertitude sur le marché. Espérons que, dans ce cas-ci, comme elle ne fabrique pas d'automobiles, elle pourra s'adapter.

Asahi Kasei est l'une des plus grandes entreprises manufacturières au monde. Elle fabrique une énorme variété de produits au Japon. J'espère au moins qu'elle sera en mesure de s'adapter si ce scénario ne se concrétise pas et que l'économie ne soutient pas ce genre d'investissement dans le secteur.

Cet été, j'ai eu l'occasion de dîner avec l'ambassadeur des États-Unis au Canada...

● (2300)

Le président: Comme il est 23 heures, conformément à l'ordre adopté le mardi 2 décembre, le comité s'ajourne.

(Rapport est fait de l'affaire émanant du gouvernement n° 3)

Le vice-président: La Chambre s'ajourne donc à demain, à 10 heures, conformément à l'article 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 23 heures.)

TABLE DES MATIÈRES

Le mercredi 3 décembre 2025

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS		Carney	4523
La chorale Men of the Deeps		Poilievre	4523
Kelloway	4519	Carney	4523
Le pont international Gordie-Howe		L'identité et la culture canadiennes	
Gill (Windsor-Ouest)	4519	Blanchet	4523
Le centre de santé des aînés de l'hôpital général de North York		Carney	4524
Chi	4519	Le changement climatique	
Noël		Blanchet	4524
Falk (Battlefords—Lloydminster—Meadow Lake)	4520	Carney	4524
Les taux de diplomation		Blanchet	4524
Malette (Bay of Quinte)	4520	Carney	4524
Noël		L'industrie automobile	
Falk (Provencher)	4520	Poilievre	4524
L'Ukraine		Le Président	4524
Bardeesy	4520	Poilievre	4524
Une performance athlétique		Champagne	4524
Konanz	4520	Poilievre	4524
La Coupe du monde Tremblant		Champagne	4524
Gaudreau	4521	Poilievre	4525
La sécurité publique		Joly	4525
Dhaliwal	4521	Poilievre	4525
Le bois d'œuvre		Joly	4525
Kibble	4521	Poilievre	4525
L'anniversaire du concile œcuménique		Joly	4525
Koutrakis	4521	L'industrie forestière	
Le Parti libéral du Canada		Poilievre	4525
Généreux	4521	Hodgson	4525
Victoria Mboko		Les ressources naturelles	
Ntumba	4522	Bonin	4526
Le logement		Dabrusin	4526
Jansen	4522	Bonin	4526
La Journée internationale des personnes handicapées		Miller	4526
Church	4522	Les langues officielles	
QUESTIONS ORALES		Paul-Hus	4526
L'économie		Miller	4526
Poilievre	4522	Paul-Hus	4526
Carney	4522	MacKinnon	4526
Poilievre	4522	Le secteur de l'acier et de l'aluminium	
Carney	4523	Lantsman	4526
Poilievre	4523	Hajdu	4526
Carney	4523	Lantsman	4527
Poilievre	4523	Hajdu	4527
Carney	4523	Kuruc	4527
Le secteur de l'acier et de l'aluminium		Joly	4527
Poilievre	4523	Le sport	
		Auguste	4527
		van Koeverden	4527
		L'industrie automobile	
		Seeback	4527
		Sidhu (Brampton-Est)	4527
		Seeback	4528
		McGuinty	4528

Block	4528
Belanger (Desnethé—Mississippi—Rivière Churchill)	4528
L'industrie forestière	
Strahl	4528
Hodgson	4528
Gunn	4528
McLean (Esquimalt—Saanich—Sooke)	4528
Kronis	4528
McKnight	4529
Les ressources naturelles	
Calkins	4529
Hodgson	4529
Calkins	4529
MacKinnon	4529
Morin	4529
Battiste	4529
L'industrie aérospatiale	
Watchorn	4529
Champagne	4529
Le logement	
Mantle	4530
Robertson	4530
Mantle	4530
Robertson	4530
Deltell	4530
Lightbound	4530
La justice	
Dhillon	4530
Sahota	4531
Le logement	
Groleau	4531
Lightbound	4531
L'emploi	
Davies (Vancouver Kingsway)	4531
Hajdu	4531
Recours au Règlement	
Les questions orales	
Lamoureux	4531
Albas	4531

AFFAIRES ÉMANANT DES DÉPUTÉS

Le Code criminel	
Le projet de loi C-225. Deuxième lecture	4532
Adoption de la motion	4533
Deuxième lecture du projet de loi; renvoi à un comité	4533
Loi relative à la stratégie nationale sur la prévision des inondations et des sécheresses	
Projet de loi C-241. Deuxième lecture	4533
Adoption de la motion	4535
Deuxième lecture du projet de loi; renvoi à un comité	4535

AFFAIRES COURANTES

Réponse du gouvernement à des pétitions	
Lamoureux	4535
Les délégations interparlementaires	
Fry	4535
Les comités de la Chambre	
Bibliothèque du Parlement	
Dhaliwal	4535
Affaires étrangères et développement international	
Hussen	4535
Le Code criminel	
Fortin	4535
Projet de loi C-258. Présentation et première lecture	4535
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi	4535
Pétitions	
Les centres de consommation supervisée	
Vis	4535
La liberté de religion	
Au	4535
La sécurité publique	
Gill (Abbotsford—Langley-Sud)	4536
Les droits de la personne en Inde	
Viersen	4536
L'aide médicale à mourir	
Viersen	4536
Les soins de santé	
May	4536
Questions transformées en ordres de dépôt de documents	
Lamoureux	4536
Demandes de documents	
Lamoureux	4536

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

Loi portant mise en œuvre du Protocole d'adhésion du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord à l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste	
Projet de loi C-13. Deuxième lecture	4536
Naqvi	4536
Mantle	4538
Savard-Tremblay	4538
Lamoureux	4538
Johns	4539
Blois	4539
Kronis	4540
Lamoureux	4541
Tolmie	4541
Kronis	4541
Lamoureux	4543
Savard-Tremblay	4543
Bexte	4543
Lamoureux	4545

Savard-Tremblay	4545	O'Rourke	4566
Bonk	4545	Dancho	4566
Tolmie	4546	Bardeesy	4567
Blois	4547	Lemire	4567
Caputo	4547	Strauss	4568
Lamoureux	4547	Guglielmin	4568
Recours au Règlement		Bardeesy	4569
Les questions n^{os} 461 et 470 inscrites au Feuilleton		Savard-Tremblay	4569
Bragdon	4547	Strauss	4570
Loi portant mise en œuvre du Protocole d'adhésion du		Savard-Tremblay	4570
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du		Bardeesy	4571
Nord à l'Accord de partenariat transpacifique global et		Lewis (Essex)	4571
progressiste		Fortin	4571
Projet de loi C-13. Deuxième lecture	4548	Lemire	4571
Gallant	4548	Lewis (Essex)	4572
Eyolfson	4549	Savard-Tremblay	4573
Simard	4550	O'Rourke	4573
Calkins	4550	Kramp-Neuman	4574
Lamoureux	4550	Lemire	4574
Sidhu (Brampton-Est)	4550	Bardeesy	4575
Arnold	4552	Fortin	4575
Savard-Tremblay	4552	Seeback	4576
Blois	4553	Lewis (Essex)	4576
MacDonald (Cardigan)	4553	Savard-Tremblay	4577
		Lewis (Essex)	4577
		Gill (Windsor-Ouest)	4577
		Ramsay	4578
		Lemire	4578
		Lewis (Essex)	4578
AFFAIRES ÉMANANT DES DÉPUTÉS		Grant	4579
Les dons écologiques		Davidson	4579
Villeneuve	4555	Lemire	4580
Motion	4555	Ramsay	4580
Genuis	4556	Bittle	4580
Bonin	4556	Davidson	4581
St-Pierre	4557	Lemire	4581
Ross	4557	Ramsay	4581
Bonin	4558	Khanna	4582
Recours au Règlement		Gill (Windsor-Ouest)	4582
Les questions n^{os} 461 et 470 inscrites au Feuilleton		Lemire	4583
Lamoureux	4560	Gill (Windsor-Ouest)	4583
Les dons écologiques		Kirkland	4583
Motion	4560	Gill (Windsor-Ouest)	4584
Grant	4560	Leitão	4584
Genuis	4562	Gill (Windsor-Ouest)	4584
Simard	4563	Lapointe (Sudbury)	4584
		Acan	4585
		Davies (Niagara-Sud)	4585
		Auguste	4586
ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT		Gill (Windsor-Ouest)	4586
L'industrie automobile canadienne		O'Rourke	4586
(La Chambre se forme en comité plénier, sous la		Lapointe (Sudbury)	4586
présidence de M. John Nater, pour étudier l'affaire		Davies (Niagara-Sud)	4587
émanant du gouvernement n ^o 3.)	4563	O'Rourke	4588
Sidhu (au nom du ministre des Transports)	4564	Davidson	4588
Motion	4564	Lamoureux	4589
Lamoureux	4564	Kirkland	4589
Dancho	4564	O'Rourke	4589
O'Rourke	4564	Baldinelli	4589
Bardeesy	4565	Leitão	4590
Dancho	4566		
Lemire	4566		

Kirkland	4590
Deschênes-Thériault	4591
Deschênes-Thériault	4591
Kramp-Neuman	4592
Ramsay	4592
Kramp-Neuman	4592
Leitão	4592
O'Rourke	4593
Ramsay	4593
Kramp-Neuman	4593
Gill (Brampton-Ouest)	4594
Leitão	4594
Davies (Niagara-Sud)	4594

O'Rourke	4595
Strauss	4595
Leitão	4596
Davies (Niagara-Sud)	4596
Lapointe (Sudbury)	4596
Davies (Vancouver Kingsway)	4597
Leitão	4598
Baldinelli	4598
Acan	4599
Kirkland	4599
Davies (Niagara-Sud)	4600
Rapport de l'affaire émanant du gouvernement no 3	4600

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la Loi sur le droit d'auteur. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre des communes.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la Loi sur le droit d'auteur.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the Copyright Act. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the Copyright Act.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>