



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° 146
Le mardi 6 octobre 2026

Présidence de l'honorable Francis Scarpaleggia

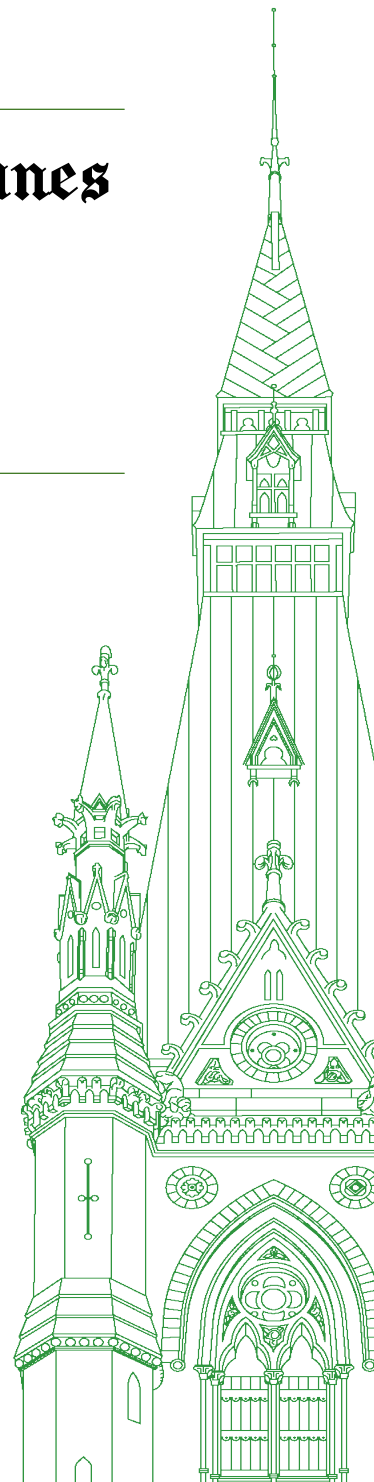


TABLE DES MATIÈRES

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Le mardi 6 octobre 2026

La séance est ouverte à 10 heures.

Prière

AFFAIRES COURANTES

• (1000)

[Traduction]

LOI VISANT À RENFORCER LE SECTEUR DE LA DÉFENSE DU CANADA

L'hon. Stephen Fuhr (au nom du ministre de la Transformation du gouvernement, des Travaux publics et de l'Approvisionnement et lieutenant du Québec) demande à présenter le projet de loi C-40, Loi concernant la production, l'approvisionnement et l'investissement relativement à la défense et la sécurité nationales.

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

* * *

[Français]

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET DÉVELOPPEMENT INTERNATIONAL

L'hon. Ahmed Hussen (York-Sud—Weston—Etobicoke, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le 12^e rapport du Comité permanent des affaires étrangères et du développement international, intitulé « La prochaine phase de la Stratégie du Canada pour l'Indo-Pacifique ».

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

[Traduction]

Eric Duncan (Stormont—Dundas—Glengarry, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole au nom des députés conservateurs au sujet de l'examen de la Stratégie du Canada pour l'Indo-Pacifique par le comité des affaires étrangères. Bien que cette région soit vitale pour l'avenir du Canada, le rapport du gouvernement passe sous silence plus de quatre années d'annonces creuses, de ressources insuffisantes et de retards dans la mise en œuvre. Au lieu de faire face aux menaces, le gouvernement minimise l'ampleur de l'expansion militaire de Pékin, de sa coercition économique et de ses violations des droits de la personne tout en cherchant à établir un nouveau partenariat stratégique avec la Chine.

Plus particulièrement, les libéraux ont refusé de signer l'accord-cadre de coopération commerciale entre le Canada et Taïwan, dont

les termes étaient pourtant entièrement convenus depuis mars 2025, et recommandent absurdement de mettre en œuvre un accord qu'ils ont refusé de signer, cédant simplement à l'intimidation de Pékin. Par ailleurs, notre faible contribution sur le plan militaire demeure en deçà de celle de nos principaux alliés, ce qui met en péril la réputation du Canada en tant que partenaire fiable sur le plan de la sécurité. Les conservateurs exigent des mesures concrètes: signer immédiatement l'accord commercial avec Taïwan, accélérer les investissements régionaux dans la défense, publier des tableaux de bord transparents de reddition de comptes et rendre tout nouvel engagement avec Pékin strictement conditionnel au respect du droit international.

FINANCES

L'hon. Karina Gould (Burlington, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le cinquième rapport du Comité permanent des finances, qui porte sur le projet de loi C-38, Loi modifiant la Loi sur la taxe d'accise relativement à la prolongation de l'allègement de la taxe d'accise fédérale sur les carburants.

[Français]

Le Comité a étudié le projet de loi et a décidé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

* * *

[Traduction]

PÉTITIONS

LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DES POSTES

Brad Vis (Mission—Matsqui—Abbotsford, PCC): Monsieur le Président, je présente aujourd'hui trois pétitions au nom d'habitants de ma circonscription concernant Postes Canada.

La première pétition porte sur une mesure que bien des gens pensaient que les conservateurs prendraient, mais que les libéraux sont en train de mettre en œuvre, à savoir la livraison du courrier à domicile. Les habitants de ma circonscription demandent au ministre de la Transformation du gouvernement, des Travaux publics et de l'Approvisionnement de rétablir le moratoire sur la transition aux boîtes postales communautaires et de charger Postes Canada de maintenir la livraison à domicile à toutes les adresses qui en bénéficient actuellement. Qui l'aurait cru?

Affaires courantes

La deuxième pétition vise à sauver les bureaux de poste ruraux. Le Protocole du service postal canadien affirme que la prestation de services postaux aux régions rurales fait partie intégrante du service universel qu'offre Postes Canada. Ces citoyens demandent au ministre de la Transformation du gouvernement, des Travaux publics et de l'Approvisionnement de rétablir le moratoire sur la fermeture des bureaux de poste ruraux et de charger Postes Canada d'étudier les possibilités de renforcer le réseau postal rural plutôt que de l'affaiblir.

Dans la troisième pétition, les pétitionnaires de Mission s'inquiètent surtout de l'avenir de notre bureau de poste situé au centre-ville. Ils demandent au ministre de la Transformation du gouvernement, des Travaux publics et de l'Approvisionnement d'ordonner à Postes Canada de faire en sorte que le bureau de poste situé au 33191, 1^{re} Avenue, à Mission, demeure un bureau de poste pleinement opérationnel, ainsi qu'un centre de tri et de distribution du courrier.

Les pétitionnaires indiquent que Postes Canada doit se doter d'un nouveau plan d'affaires et que le gouvernement du Canada n'a pas pris les mesures nécessaires pour veiller à ce que les dirigeants de la société d'État gèrent l'argent des contribuables canadiens avec toute la diligence voulue. Ils ne veulent pas perdre leurs services à cause d'une mauvaise gestion à Ottawa.

• (1005)

LES DROITS DE LA PERSONNE

Leah Gazan (Winnipeg-Centre, NPD): Monsieur le Président, je présente aujourd'hui trois pétitions.

La première pétition a été signée par plus de 7 500 personnes qui demandent au gouvernement du Canada de veiller à ce que tous les Canadiens admissibles aient accès aux soins de santé dont ils ont besoin, y compris les soins d'affirmation de genre, conformément à la Loi canadienne sur la santé et à la Charte canadienne des droits et libertés. Nous savons que les soins d'affirmation de genre sauvent des vies et qu'ils sont fondés sur des données probantes.

Le gouvernement de l'Alberta a restreint l'accès raisonnable aux soins de santé par l'entremise du projet de loi 26.

Les pétitionnaires soulignent également que, selon la Loi canadienne sur la santé, les habitants admissibles du Canada doivent avoir « un accès satisfaisant aux services de santé » dont ils ont besoin.

Je suis très fière de présenter cette pétition au nom des pétitionnaires.

LE DROIT DE GRÈVE

Leah Gazan (Winnipeg-Centre, NPD): Monsieur le Président, la deuxième pétition que je présente constitue un appui à mon projet de loi, le projet de loi C-247, et à son adoption sans amendement afin d'abroger l'article 107 du Code canadien du travail et de mettre fin à la violation du droit de grève.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement libéral de cesser d'abuser de l'article 107 du Code canadien du travail, comme il l'a fait plus de huit fois. Ils soulignent que le gouvernement a invoqué à maintes reprises l'article 107 afin de violer le droit de grève et de porter atteinte au droit à des négociations collectives équitables, notamment à l'encontre des travailleurs des services de la poste, des travailleurs des chemins de fer, des travailleurs des ports et des agents de bord en grève.

Les pétitionnaires soulignent également que la Cour suprême du Canada a reconnu, en 2016, que le droit de grève constituait une composante indispensable du processus de négociation collective.

À un moment où d'innombrables travailleurs partout au Canada voient le coût des produits et services essentiels comme le logement, l'épicerie et le transport monter en flèche, les pétitionnaires demandent à nos dirigeants d'adopter mon projet de loi dans les plus brefs délais.

L'AGRICULTURE

Leah Gazan (Winnipeg-Centre, NPD): Monsieur le Président, les signataires de la dernière pétition que je présente aujourd'hui exhortent le gouvernement à suspendre les licenciements à Agriculture et Agroalimentaire Canada et à maintenir les activités du centre de recherche, des fermes expérimentales et du programme de recherche en agriculture biologique et régénératrice pendant au moins 24 mois. L'objectif est d'assurer une évaluation transparente des coûts et des avantages et d'éviter qu'une capacité de recherche irremplaçable ainsi que des travaux de longue haleine ne soient compromis par des décisions prises à la hâte.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement de miser sur la recherche lorsqu'il prend des décisions en santé publique, plutôt que sur des phrases-chocs politiques.

LE SYSTÈME DE RADAR TRANSHORIZON

Terry Dowdall (Simcoe—Grey, PCC): Monsieur le Président, c'est toujours un honneur de prendre la parole au nom des habitants de Simcoe-Grey, en particulier ceux du canton de Clearview.

Je présente une pétition signée par des résidents qui s'opposent à l'emplacement retenu pour un système de radar transhorizon. Le ministère de la Défense nationale a acheté plus de 700 acres de terres agricoles de première qualité pour y construire les installations requises. Ce serait la première étape. Une deuxième étape prévoit l'acquisition d'environ 3 000 acres supplémentaires. Beaucoup de résidents craignent l'expropriation et ses conséquences.

Les pétitionnaires comprennent qu'il est nécessaire de concilier sécurité nationale et sécurité alimentaire. À leur avis, d'autres emplacements peuvent être envisagés. Il suffit de jeter un coup d'oeil à une carte pour s'en rendre compte. Même si cela coûte plus cher, ils croient qu'il vaut la peine de protéger ces terres pour les générations futures. De plus, le site se trouve à proximité des terres humides de Minesing, ce qui accentue leurs préoccupations.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement de mettre fin à la construction du site de radar transhorizon sur la propriété qu'il a déjà achetée, d'empêcher l'acquisition future de terres agricoles de première qualité et la construction du système de radar transhorizon sur les terres agricoles de première qualité du canton de Clearview, ainsi que d'enregistrer la propriété acquise auprès de l'Ontario Farmland Trust afin de préserver son statut agricole.

● (1010)

L'AIDE MÉDICALE À MOURIR

Arnold Viersen (Peace River—Westlock, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole aujourd'hui pour présenter une pétition signée par des Canadiens de partout au pays qui s'opposent à l'élargissement de l'accès à l'aide médicale à mourir aux personnes dont le seul problème de santé sous-jacent est la maladie mentale. Les pétitionnaires soulignent qu'on peut souvent se rétablir d'une maladie mentale. Ils demandent au gouvernement du Canada de reconnaître ce fait et d'adopter le projet de loi C-218, qui mettrait fin à l'élargissement de l'accès à l'aide médicale à mourir aux personnes atteintes de maladie mentale. Nous devons veiller à leur offrir de l'espoir, et non l'aide médicale à mourir.

* * *

QUESTIONS INSCRITES AU FEUILLETON

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

Le Président: D'accord?

Des voix: D'accord.

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

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

TRAVAUX DES SUBSIDES

MOTION DE L'OPPOSITION — LE PRIX DU DIÉSEL

Carol Anstey (Long Range Mountains, PCC) propose:

Que, étant donné que,

- (i) les prix du diesel au Canada ont atteint des niveaux records au cours des dernières semaines,
- (ii) le 28 septembre, les prix du diesel au Canada étaient supérieurs d'environ 24 cents le litre à la moyenne américaine et de 31 cents le litre à la moyenne mondiale, ce qui montre que ces prix élevés ne peuvent s'expliquer uniquement par des facteurs mondiaux,
- (iii) le diesel alimente les tracteurs qui cultivent nos denrées alimentaires, ainsi que les camions et les trains qui les transportent, ce qui se traduit par une augmentation de la facture d'épicerie pour les travailleurs canadiens,
- (iv) les Canadiens paient le diesel plus cher que dans d'autres pays en raison de taxes élevées, d'un dollar faible et d'une dépendance excessive envers les raffineries américaines,
- (v) le Canada devrait disposer du diesel le moins cher au monde, étant donné que nous disposons des quatrième plus grandes réserves de pétrole au monde,

la Chambre, dans le but de faire économiser de l'argent à la population canadienne et d'assurer l'approvisionnement en carburant de notre pays à l'intérieur de nos frontières, demande au gouvernement d'adopter le plan d'urgence visant à alléger le prix des carburants qui :

- a) prévoit la préautorisation de permis d'urgence et des allègements fiscaux pour la construction d'infrastructures liées au diesel, telles que les raffineries, les oléoducs, les réseaux ferroviaires et les installations de stockage;
- b) supprime toutes les taxes sur la consommation de diesel au moins jusqu'à la Fête du Canada;
- c) supprime définitivement les taxes sur la production de diesel; demande au gouvernement de se fixer pour objectif de porter la production canadienne de diesel à un million de barils par jour, afin de permettre à toutes les entreprises canadiennes et à tous les consommateurs canadiens d'avoir accès au diesel canadien.

Travaux des subsides

— Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec mon collègue et ami de Bow River.

Je prends la parole aujourd'hui au sujet de la motion de l'opposition conservatrice qui demande de mettre en place un plan d'urgence visant à alléger le prix des carburants, d'augmenter la production de carburant au Canada et d'accroître notre capacité à nous approvisionner en carburant chez nous.

Partout au Canada, le diesel fait rouler notre économie. Il alimente les camions qui livrent les produits d'épicerie à nos magasins, les machines que les agriculteurs utilisent pour leurs récoltes, les bateaux de pêche au large des côtes, les opérations forestières et minières, les équipements de construction et les services essentiels dans les collectivités rurales et nordiques. Quand le diesel coûte plus cher, tout ce qui en dépend coûte plus cher aussi. Les familles en ressentent les effets sur le prix du panier d'épicerie, des matériaux de construction, du transport et des produits de première nécessité.

La géographie du Canada accentue encore plus ces pressions. Les marchandises doivent parcourir de longues distances pour atteindre les collectivités rurales. Les résidents parcourent souvent de longues distances pour se rendre au travail, à l'épicerie ou à un rendez-vous médical. La hausse du coût du carburant les suit dans leurs activités quotidiennes et rend presque tout plus cher.

Le coût plus élevé du carburant ne pose pas seulement problème à la personne qui fait le plein. Il se répercute sur les coûts de production des aliments, de transport des marchandises, de construction des logements et de maintien en activité des entreprises. Dans les collectivités rurales, nordiques et éloignées, ces coûts peuvent être encore plus difficiles à absorber. Pour de nombreux Canadiens, la seule solution pratique pour parcourir de longues distances est d'utiliser leur voiture, et les entreprises n'ont pas d'autre choix que de transporter des marchandises d'un bout à l'autre de notre immense et vaste territoire.

Le prix moyen national du diesel au Canada était d'environ 2,63 \$ le litre, soit une hausse d'environ 38 % en trois mois seulement. Une semaine plus tôt, il avait atteint 2,74 \$ le litre. Dans ma circonscription, le prix du diesel à Deer Lake a atteint 2,77 \$ le litre.

Il ne fait aucun doute que tout ce qui se passe à l'étranger a contribué à la hausse du prix du carburant. Les conflits impliquant l'Iran et l'Ukraine ont perturbé les marchés énergétiques et exercé des pressions sur l'approvisionnement en carburant à l'échelle mondiale. Le monde entier ressent ces pressions, mais celles-ci n'expliquent pas pourquoi les Canadiens paient leur diesel environ 24 ¢ de plus le litre que les Américains et 31 ¢ de plus que la moyenne mondiale. Pour les pêcheurs qui font le plein de leurs bateaux, les agriculteurs qui utilisent leur équipement et les camionneurs qui livrent des aliments, ces prix forts s'accumulent, et ces coûts plus élevés finissent par être refilés aux familles.

Travaux des subsides

Le Canada ne peut pas contrôler les conflits à l'étranger, mais il peut contrôler les taxes, les règlements et les obstacles qui font augmenter le coût de la production et de l'approvisionnement en carburant ici, au Canada. Les marchés internationaux ont des répercussions sur tout le monde, mais les Canadiens ne devraient pas avoir à payer plus cher parce que les libéraux ont imposé des taxes et des obstacles au Canada. Qu'il s'agisse des agriculteurs des Prairies, des travailleurs forestiers de la Colombie-Britannique et du Nord de l'Ontario, des camionneurs qui transportent des marchandises d'un bout à l'autre du Québec, des pêcheurs du Canada atlantique ou des travailleurs qui approvisionnent les collectivités éloignées du Nord, il est important pour toutes les régions de notre beau pays d'avoir un accès fiable à du diésel abordable.

La politique énergétique du Canada doit refléter la réalité de la vie, du travail et des affaires dans un pays aussi vaste et diversifié que le Canada. Le coût du carburant ne s'arrête pas à la pompe. Il se répercute tout au long de la chaîne d'approvisionnement pour faire augmenter le prix des aliments, des matériaux de construction et des produits de première nécessité. Un seul appareil de récolte peut consommer plus de 1 100 \$ de diésel par jour. Pendant la saison des récoltes, les agriculteurs sont durement touchés par ces coûts. Selon les estimations des Producteurs de grains du Canada, l'essence pour une grosse machine pourrait coûter 15 000 \$ de plus cette année que l'année dernière. C'est sans compter les autres machines. Je vois les répercussions de ces coûts dans ma circonscription, Long Range Mountains.

Michelle, une agricultrice de Cormack, a écrit à mon bureau pour me dire à quoi ressemblent ces coûts sur le terrain. Alors qu'en 2024 sa ferme a dépensé 86 543 \$ pour le diésel, elle prévoit que ce coût atteindra environ 135 000 \$ cette année. C'est une augmentation de près de 56 % en seulement deux ans. C'est ce que paie sa ferme pour le carburant essentiel au fonctionnement des tracteurs et de l'équipement. En effet, Michelle m'a expliqué que le diésel est nécessaire au travail quotidien comme la préparation de la nourriture des vaches et le nettoyage des granges. Il est aussi nécessaire pour l'épandage du fumier et de l'engrais, la tondeuse, la mise en balles et le transport du foin, et pour le déneigement en hiver.

En outre, en ce qui concerne les aliments pour animaux, les engrais, les fournitures, les pièces d'équipement, et le transport du lait, sa ferme doit payer des frais de transport plus élevés et des suppléments pour le carburant. Comme Michelle me l'a expliqué, une telle hausse du prix du carburant n'est tout simplement pas viable pour les exploitations agricoles. Pour des agriculteurs comme Michelle, le diésel est essentiel et non optionnel. Si l'équipement ne fonctionne pas, la ferme ne peut pas fonctionner; si le camion ne roule pas, il ne peut pas transporter les produits. Ces pressions s'exercent sur l'ensemble de notre économie. Le diésel alimente l'équipement utilisé dans le domaine de la construction et pour l'exploitation minière et forestière; il alimente aussi les camions et les trains qui transportent des marchandises d'un bout à l'autre du pays. Au final, les coûts d'exploitation plus élevés font augmenter les factures des ménages.

• (1015)

C'est pour cette raison que la sécurité énergétique du Canada revêt autant d'importance que l'allègement immédiat des prix à la pompe. Les menaces de Washington visant à restreindre les exportations de diésel vers le Canada soulignent encore davantage la nécessité urgente de renforcer nos capacités nationales de raffinage, de transport, de stockage et d'approvisionnement. Que cette menace

se concrétise ou non, le Canada doit se préparer avant toute perturbation qui toucherait nos collectivités. Nous ne devrions pas attendre la prochaine interruption de l'approvisionnement pour nous demander si le Canada a une capacité de raffinage suffisante ou si nous sommes en mesure d'acheminer le carburant canadien lorsque nécessaire. Un pays aussi riche en ressources énergétiques que le nôtre devrait être doté des infrastructures et des capacités nécessaires pour mieux protéger ses citoyens avant qu'une crise ne survienne.

Le Canada possède les quatrième réserves mondiales de pétrole brut, mais certaines régions du pays restent fortement dépendantes des produits pétroliers raffinés importés, dont une grande partie provient des États-Unis. En 2025, le Canada a importé environ 485 000 barils par jour de produits pétroliers raffinés. Près de 80 % de ces importations provenaient des États-Unis. Pour un pays doté de telles ressources, d'une telle main-d'œuvre et d'un tel savoir-faire, nous devrions en faire davantage pour produire et raffiner ici même le carburant dont les Canadiens ont besoin.

Depuis 11 ans, les lois libérales hostiles à l'exploitation des ressources naturelles, y compris les dispositions découlant des projets de loi C-69 et C-48, découragent les investissements privés et freinent le développement énergétique. Au lieu de faciliter la construction des infrastructures nécessaires au transport de l'énergie canadienne à l'échelle du pays, la politique fédérale libérale n'a trop souvent fait qu'ajouter une couche supplémentaire d'incertitude. Les entreprises qui envisagent des investissements majeurs ont besoin de certitude. Elles doivent savoir que les projets peuvent suivre le processus d'autorisation dans des délais raisonnables et que le Canada est un lieu compétitif pour implanter et développer leurs activités. Le Canada ne peut pas renforcer son autonomie énergétique tout en continuant à imposer des obstacles qui rendent la construction des infrastructures énergétiques plus difficile et plus coûteuse.

Le gouvernement libéral sait que la réduction du fardeau fiscal permet aux Canadiens d'économiser. Il doit cesser de trouver des excuses et mettre en œuvre le plan d'aide d'urgence conservateur pour réduire la facture à la pompe, qui vise à faire baisser les coûts du diésel, à renforcer le secteur énergétique canadien et à permettre aux Canadiens de garder plus d'argent dans leurs poches. Le plan des conservateurs est simple: réduire les coûts dès maintenant, augmenter la production canadienne de carburant et renforcer la résilience du Canada. Notre motion demande au gouvernement de prendre des mesures concrètes pour apporter un soulagement immédiat, tout en renforçant la capacité du Canada à produire, à raffiner et à distribuer le carburant dont dépendent les Canadiens.

Il faut abolir toutes les taxes fédérales sur les ventes de diésel au moins jusqu'à la fête du Canada de 2027 afin d'offrir aux ménages et aux entreprises un allègement sur lequel ils peuvent compter. Il s'agit d'abolir les taxes fédérales sur la consommation de diésel, y compris la TPS, afin que les agriculteurs, les camionneurs, les pêcheurs et les entreprises puissent réduire leurs coûts de production et continuer à fournir aux Canadiens les aliments, les biens et les services dont ils ont besoin. Il faut abolir définitivement les taxes fédérales sur la production de diésel, y compris la taxe sur le carbone pour les industries et la norme sur les combustibles propres, afin que la politique fédérale encourage une production canadienne de carburant à prix abordable.

Il faut porter la production canadienne de diésel et d'autres carburants raffinés à 1 million de barils par jour d'ici cinq ans, dans le but de répondre à la demande partout au Canada et d'éliminer l'écart de prix du diésel par rapport à celui des États-Unis. Il faut mettre en place un régime d'autorisations d'urgence pour les raffineries de diésel, les installations de stockage et les infrastructures de transport, afin que le carburant puisse parvenir aux personnes et aux entreprises qui en dépendent. Il s'agit notamment des pipelines, des infrastructures ferroviaires et des installations de stockage nécessaires pour acheminer le carburant de manière fiable d'une région à l'autre et pour le mettre en marché.

Nous devrions permettre aux entreprises de déduire 100 % des investissements dans la production et la distribution de diésel au cours de la première année afin d'encourager les investissements privés dans la capacité dont le Canada a besoin. Si le Canada veut de nouvelles raffineries, l'expansion des raffineries, des installations d'entreposage et des infrastructures de transport, notre environnement fiscal et réglementaire doit faire du Canada un endroit concurrentiel où investir des capitaux. Nous devrions également constituer une réserve stratégique de pétrole raffiné afin de protéger les Canadiens pendant les perturbations de l'approvisionnement. Notre plan apporterait un répit dès aujourd'hui tout en renforçant notre capacité à nous approvisionner en carburant ici, chez nous.

Plus de carburant canadien, de meilleures infrastructures de transport et de meilleures fournitures d'urgence nous placeraient en meilleure position pour répondre à nos besoins et approvisionner nos alliés. Ces mesures offrent aux Canadiens le répit dont ils ont besoin face à la hausse des coûts, mais elles nous permettent également de produire davantage de carburant que nous consommons et de le transporter de manière fiable là où il est nécessaire. Le Canada ne peut pas contrôler tous les événements à Washington ni les perturbations des marchés mondiaux, mais nous pouvons déterminer s'il est plus facile ou plus difficile de produire et de raffiner du carburant ici, chez nous.

Les députés devraient tenir compte des répercussions de la hausse du prix du diésel sur les Canadiens de toutes les régions du pays. J'encourage les députés de tous les partis à appuyer cette motion et à contribuer à bâtir un Canada plus fort, plus abordable et plus résilient.

• (1020)

Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton—Bkejwanong, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à remercier la députée d'en face pour sa défense des intérêts des citoyens de Long Range Mountains.

Comme elle le sait peut-être, j'ai travaillé dans le secteur du raffinage pendant des décennies. Bien qu'il y ait eu certaines hausses liées à la chaîne d'approvisionnement, dans l'ensemble, le prix du carburant est, comme elle l'a dit, fortement influencé par des facteurs mondiaux qui ne sont généralement pas de notre ressort et qui sont parfois difficiles à prévoir. Conscient de la difficulté des Canadiens à composer avec la hausse des prix, le gouvernement a pris des mesures, notamment le projet de loi C-38, qui prévoit la suspension de la taxe sur les carburants jusqu'à l'année prochaine. La députée pourrait-elle nous dire si les conservateurs appuieront ces mesures?

Carol Anstey: Monsieur le Président, bien souvent, les libéraux aiment s'inspirer des idées des conservateurs et les mettre en œuvre en partie, sans toutefois aller jusqu'au bout. Je leur suggère d'approuver notre motion présentée dans le cadre de la journée de l'opposition afin que nous puissions offrir un véritable répit aux Cana-

Travaux des subsides

diens. S'ils prennent vraiment au sérieux la crise du coût de la vie dans ce pays, je les encourage à soutenir notre motion au lieu de se contenter de demi-mesures inspirées des idées des conservateurs.

Rob Morrison (Columbia—Kootenay—Southern Rockies, PCC): Monsieur le Président, c'est intéressant. Je me suis arrêté dans une petite station-service en Colombie-Britannique dans une région rurale et le prix du diésel dépassait 3 \$ le litre. Le secteur forestier et les agriculteurs sont en difficulté. À Grasmere, un agriculteur n'a plus les moyens d'élever son bétail. Je pense aussi à un autre agriculteur, à Creston, qui possède la plus grande exploitation d'asperges de la Colombie-Britannique. Le prix du diésel leur cause beaucoup de soucis.

Comment cette motion va-t-elle les aider à surmonter les difficultés qu'ils traversent en ce moment même, non pas dans un mois, mais dès aujourd'hui?

• (1025)

Carol Anstey: Monsieur le Président, je comprends tout à fait ces situations, car des agriculteurs m'en parlent sans cesse, tous les jours. La suppression immédiate de toutes ces taxes leur apporterait un soulagement immédiat. Ils en ont désespérément besoin.

Comme je l'ai mentionné dans mon discours d'aujourd'hui, alors que les agriculteurs du pays doivent supporter une hausse de 48 % du prix du diésel par rapport à il y a seulement deux ans — un coût qui pèse lourdement sur les dépenses directes et indirectes de leurs exploitations —, ils ne sont pas en mesure de supporter une augmentation des coûts de production. Ils sont en grande difficulté et confrontés à des risques réels. Nous nous battons pour les agriculteurs et souhaitons leur apporter une aide immédiate, car nous savons qu'ils vivent présentement des moments très difficiles.

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): À vrai dire, monsieur le Président, les conservateurs ont parfois besoin qu'on les ramène sur terre. Au fond, ils aiment s'attribuer le mérite du congé de taxe d'accise. J'assure à la députée d'en face que le nouveau premier ministre, qui a été élu il y a 18 mois, était conscient de la nécessité d'accorder un répit fiscal aux Canadiens. Il n'y a pas que le gouvernement à avoir agi en ce sens, d'ailleurs: le premier ministre du Manitoba, Wab Kinew, avait déjà fait la même chose il y a quelques années.

Les conservateurs affirment que l'idée venait d'eux, mais en réalité, c'était une bonne idée. C'est une bonne chose que le premier ministre, après avoir été élu, ait accordé ce répit fiscal. Après tout, nous cherchons à venir en aide aux Canadiens. C'est tout l'objectif. La députée ne convient-elle pas qu'il s'agit de venir en aide aux Canadiens?

Carol Anstey: Monsieur le Président, je pense que personne ne peut contester le fait que je ne ménage aucun effort pour défendre les intérêts des habitants de ma circonscription et de notre pays. Je trouve que le député d'en face a du front de s'en prendre à moi parce que je lutte pour les Canadiens et que je défends leurs intérêts. Si nous n'avions pas mis la pression, les libéraux n'auraient jamais, au grand jamais détaxé l'essence. Oui, nous allons nous en attribuer le mérite, et oui, nous allons continuer de nous battre pour les Canadiens.

Travaux des subsides

Tamara Kronis (Nanaimo—Ladysmith, PCC): Monsieur le Président, la députée et moi réfléchissons souvent au fait que nous représentons des circonscriptions côtières, où nous avons l'impression d'être frappés par le coût élevé du carburant en allant à l'épicerie, pendant que nous sommes à l'épicerie, puis en rentrant de l'épicerie. Je me demande si la députée pourrait nous en dire un peu plus sur ce qu'elle entend dans sa collectivité, car si c'est moins comme dans la mienne, l'abordabilité des aliments est un problème majeur en ce moment, et ce qui est proposé serait vraiment utile.

Carol Anstey: Monsieur le Président, dans Long Range Mountains, les collectivités sont très éloignées les unes des autres, tout comme dans la circonscription de la députée, une région rurale et éloignée. Pour se rendre à leurs rendez-vous médicaux ou obtenir les biens et les services dont ils ont besoin, les gens doivent parcourir de longues distances et n'ont aucune solution de rechange. Voilà pourquoi cette motion est particulièrement importante pour les citoyens que nous représentons.

David Bexte (Bow River, PCC): Monsieur le Président, je remercie ma collègue, la députée de Long Range Mountains, de partager son temps de parole avec moi. J'ai vraiment aimé ce qu'elle avait à dire à la Chambre. C'était un discours fantastique.

C'est toujours un honneur de prendre la parole au nom des habitants de Bow River. Pendant le débat sur le projet de loi C-38, j'ai invité le premier ministre à venir dans Bow River. Je lui ai demandé de se rendre dans un champ du Sud de l'Alberta à 22 heures, aux côtés d'un agriculteur et de son fils, sous la pluie. Cette invitation tient toujours, même si la récolte tire à sa fin dans le Sud de l'Alberta. C'est probablement la récolte la plus chère que ces agriculteurs auront connue de toute leur vie.

À cette période de l'année, le travail dans nos fermes ne s'arrête pas au coucher du soleil. Les cultures doivent encore être récoltées, les camions doivent encore circuler et le bétail doit encore être nourri. C'est au moment de la récolte que les familles découvrent ce qu'une année de travail leur rapportera. Ces familles ont payé les semences, épandu l'engrais et continuent de régler les mensualités de leurs machines agricoles. Elles doivent désormais récolter leurs cultures. Elles ne peuvent pas attendre que le prix du diésel baisse. Elles ne peuvent pas demander à la météo d'attendre qu'Ottawa prenne une décision. Les récoltes n'attendent pas.

Une moissonneuse-batteuse moderne consomme entre 60 et 80 litres de diésel par heure. Les journées de récolte durent 12 heures, voire plus. Cela représente 800 litres par jour pour une seule machine, dans une seule exploitation agricole. Au Canada, le prix moyen du diésel est actuellement d'environ 2,60 \$ le litre et il atteint des niveaux records depuis plusieurs semaines. Dans un pays qui possède les quatrièmes réserves de pétrole en importance dans le monde, le carburant ne devrait pas coûter aussi cher. Le Canada devrait avoir le diésel le moins cher au monde. Le gouvernement rejettera la faute sur l'étranger, sur la situation géopolitique et sur le détroit d'Ormuz. Or, les guerres et les crises mondiales ont beau avoir une incidence sur le prix des carburants partout dans le monde, elles n'expliquent pas les coûts supplémentaires que doivent assumer les Canadiens.

Le diésel canadien coûte maintenant 24 ¢ de plus le litre que la moyenne américaine et 31 ¢ de plus que la moyenne mondiale. Un producteur de blé du Montana, à quelques kilomètres au sud de Taber, en Alberta, vend ses produits sur le même marché mondial que mes voisins, mais un agriculteur de l'Alberta paie 24 ¢ de plus le

litre de diésel. Avant même d'avoir semé, les agriculteurs d'ici sont déjà désavantagés sur le plan concurrentiel au début de la saison. Les agriculteurs canadiens paient leur carburant plus cher que leurs concurrents aux États-Unis et dans d'autres marchés, et ce, pour trois raisons principales: des taxes élevées, un dollar canadien faible et une dépendance excessive à l'égard des raffineries américaines. C'est pourquoi j'appuie cette motion et notre plan d'urgence visant à alléger le prix du carburant.

À la fin de septembre, le prix national du diésel était d'environ 2,60 \$ le litre. Pour un agriculteur, cette facture augmente à chaque heure de fonctionnement de la moissonneuse-batteuse. Les Producteurs de grains du Canada ont exprimé ce coût en des termes que la Chambre devrait comprendre. Le prix du diésel en vrac étant passé de 1,10 \$ à 2 \$ le litre, une grosse moissonneuse-batteuse qui brûle 70 litres à l'heure et qui fonctionne huit heures par jour pendant 30 jours ajoute une facture de plus de 15 000 \$ à la récolte. C'est l'augmentation pour une seule machine. Il ne s'agit pas de l'augmentation pour le tracteur qui tire le chariot à grains, ni pour les camions qui transportent le grain jusqu'au silo et ni pour le camion qui livre du carburant.

Cet argent pourrait servir à rembourser le prêt d'exploitation. Il pourrait remplacer des pneus usés. Il pourrait aider à faire vivre la ferme pendant l'hiver. Au lieu de cela, l'argent va dans le réservoir à essence. Du réservoir à essence, il va dans les coffres du gouvernement. Un agriculteur peut travailler de plus longues heures, mais il ne peut pas négocier avec un réservoir vide.

Cette motion ne concerne pas seulement nos agriculteurs. Elle concerne toutes les familles canadiennes qui se mettent à table chaque soir au souper. Prenons l'exemple d'une miche de pain. Avant qu'elle n'arrive sur les tablettes, quelqu'un doit cultiver le blé, quelqu'un doit le récolter, quelqu'un doit le transporter pour qu'il soit moulu, quelqu'un doit transporter la farine à la boulangerie, et quelqu'un doit transporter le pain au magasin. Chacun de ces trajets nécessite du carburant. Il en va de même pour les pommes de terre, le maïs, les légumes, la viande et la nourriture pour le bétail. Chaque étape s'accompagne d'une taxe. La dernière étape, c'est la famille à la caisse. Quand les aliments arrivent à la caisse, la famille qui les achète paie le coût cumulé de toutes les taxes prélevées en cours de route.

Le gouvernement ne peut pas prétendre se soucier de l'abordabilité des aliments et des prix des produits alimentaires en versant quelques centaines de dollars par an aux Canadiens tout en faisant fi de ce qui fait grimper ces prix. C'est le carburant utilisé par les agriculteurs, les camionneurs et les entreprises qui produisent et livrent notre nourriture. Les parents en ressentent les effets chaque semaine. Ils retirent des produits de leur panier à la caisse. Ils achètent moins de viande. Ils renoncent aux fruits frais.

Les conservateurs ne demandent rien de compliqué. Notre plan d'urgence visant à alléger le prix des carburants comporte deux volets.

Le premier permettrait aux Canadiens de faire des économies dès aujourd'hui. Nous supprimerions toutes les taxes fédérales sur les ventes de diésel au moins jusqu'à la fête du Canada. Cela signifie prolonger la réduction totale de la taxe d'accise jusqu'au 1^{er} juillet 2027 et supprimer la TPS.

• (1030)

Le gouvernement a annoncé son intention de maintenir la suspension de la taxe d'accise uniquement jusqu'au 31 janvier 2027, la moitié de cette taxe devant être réintroduite dès février. La taxe serait réinstaurée dans son intégralité le 1^{er} avril, jour du poisson d'avril, au moment même où les agriculteurs se préparent pour une nouvelle saison de culture. Pourquoi réinstaurer cette taxe au moment même où les factures liées aux semis commencent à arriver? Cela ne fait que démontrer que le gouvernement ne tient pas compte des agriculteurs lorsqu'il élabore ses politiques et, par extension, qu'il ne tient pas compte des Canadiens.

Les agriculteurs planifient leur année en hiver. Ils consultent les membres de leur famille, puis leur banque, et ils examinent minutieusement les chiffres avant même qu'une seule graine ne soit semée. Ils doivent savoir ce que coûtera le carburant, car l'incertitude à la pompe se répercute sur l'ensemble de l'exploitation agricole.

Nous supprimerions également la taxe sur la production de diésel et abrogerions définitivement la taxe fédérale sur le carbone pour les industries ainsi que le Règlement sur les combustibles propres. Selon les projections d'Environnement et Changement climatique Canada, et comme l'a indiqué le directeur parlementaire du budget, le Règlement sur les combustibles propres devrait entraîner une hausse de 16 ¢ le litre pour le diésel et de 17 ¢ le litre pour l'essence d'ici 2030. Ce n'est pas négligeable. L'analyse de la consommation d'énergie du secteur agricole réalisée par Ressources naturelles Canada indique qu'en 2023, la consommation de carburants des exploitations agricoles canadiennes s'élevait à environ 3,8 milliards de litres de diésel et 1,5 milliard de litres d'essence. Cette consommation représenterait 613 millions de dollars de coûts supplémentaires pour le diésel et 254 millions de dollars supplémentaires pour l'essence, uniquement pour le secteur agricole. Au total, cela représente près de 870 millions de dollars de coûts supplémentaires annuels en carburants. Ce sont là des coûts que les agriculteurs ne peuvent pas simplement absorber et qui, en fin de compte, se répercutent sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement alimentaire. À lui seul, ce facteur annule largement le bénéfice de 600 millions de dollars généré par l'augmentation des ventes de canola.

La deuxième partie de notre motion d'aujourd'hui vise à assurer l'approvisionnement en carburant de notre pays à l'intérieur de nos frontières. Les travailleurs canadiens devraient transformer le pétrole canadien en carburant canadien. Au lieu de cela, nous dépendons beaucoup trop des raffineries américaines. Nous payons ce diésel en dollars américains, et la faiblesse du dollar canadien fait que chaque litre nous coûte plus cher. Nous devons créer des zones prêtes à la mise en chantier et préapprouver les terrains destinés aux raffineries, aux oléoducs, aux réseaux ferroviaires et aux installations de stockage. Une entreprise qui respecte toutes les règles en matière de sécurité et d'environnement devrait avoir la certitude qu'elle pourra réaliser son projet avant même de présenter une demande. Nous devrions permettre aux entreprises de déduire, dès la première année, 100 % de leurs investissements dans les raffineries — qu'il s'agisse de nouvelles constructions ou de projets d'expansion —, les oléoducs, les infrastructures ferroviaires, les installations de stockage de diésel et de pétrole brut, ainsi que l'équipement nécessaire au traitement du pétrole dans ces usines.

Les conservateurs demandent au gouvernement de constituer une réserve stratégique de carburant raffiné. Aujourd'hui, le Canada ne dispose d'aucune réserve nationale d'urgence. C'est un problème, surtout en période de crise mondiale. L'objectif est clair: porter la

Travaux des subsides

production canadienne de diésel à 1 million de barils par jour, permettre aux entreprises et aux familles canadiennes d'avoir accès au diésel canadien de façon abordable et éliminer l'écart des prix entre le Canada et les États-Unis d'ici cinq ans.

On en revient donc aux deux tables de cuisine. À une table, une famille d'agriculteurs épluche les factures. Elle a passé une longue journée dans les champs, et les montants sont plus élevés que jamais. À l'autre table, une famille examine un reçu d'épicerie. Elle doit décider quels articles seront supprimés de la liste de la semaine suivante parce que les factures sont plus élevées que jamais. Ces deux familles peuvent vivre à des centaines de kilomètres l'une de l'autre, mais leur relation ne peut pas être ignorée. Le coût du carburant les touche toutes les deux. Nous ne devrions pas leur demander d'accepter un autre discours sur l'abordabilité qui ne débouche sur aucune mesure concrète. Les mesures prises par le gouvernement libéral ne sont pas à la hauteur. Elles ont aggravé la situation des familles canadiennes.

Aujourd'hui, les députés ont un choix à faire. Ils peuvent demander au gouvernement de prolonger les allègements fiscaux. Ils peuvent appuyer l'idée de rendre le carburant plus facile à produire, à entreposer et à transporter. Ils peuvent soutenir les gens qui cultivent nos aliments et ceux qui essaient de se les payer. La récolte n'attendra pas, et les projets de loi n'attendront pas. La Chambre ne devrait pas attendre non plus.

J'exhorte tous les députés à appuyer cette motion.

• (1035)

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, le premier ministre est né dans les Territoires du Nord-Ouest et a grandi à Edmonton. Il comprend l'importance de bâtir une économie forte et en santé.

Examinons le nombre d'initiatives mises en œuvre au cours des 18 derniers mois. Parmi ces initiatives, celle que je tiens à souligner aujourd'hui, c'est la suppression de la taxe sur le carbone sur l'essence et, désormais, la suspension de la taxe d'accise. Il s'agit là d'économies substantielles pour les Canadiens en cette période où le coût de la vie est un enjeu central.

Lorsque nous mettons en place des politiques de cette nature, nous devons le faire de façon mesurée. Je me demande si le député pourrait nous faire part de ses réflexions à ce sujet et comparer...

Le vice-président adjoint (John Nater): Le député de Bow River a la parole.

David Bexte: Monsieur le Président, je dois dire qu'il n'y a pas de façon mesurée de composer avec des politiques déraisonnables: il faut s'en débarrasser. Si ce sont de mauvaises politiques, remplaçons-les par de bonnes politiques.

Je ne pense pas qu'il y ait de lien entre le fait que le premier ministre ait passé une partie de sa vie en Alberta et sa compréhension de la réalité que vivent aujourd'hui les Canadiens ordinaires et les familles disposant d'un budget limité, alors que les coûts augmentent de jour en jour.

Un allègement fiscal partiel n'est pas la solution. Ce qu'il faut, c'est un allègement fiscal complet.

Travaux des subsides

Tamara Kronis (Nanaimo—Ladysmith, PCC): Monsieur le Président, la dernière question a mis en évidence la différence entre l'approche des conservateurs et celle des libéraux à l'égard de cette question. Les libéraux parlent de mesures « modérées », alors que nous voulons améliorer de manière substantielle la vie des Canadiens en éliminant toutes les composantes du prix du diésel que le gouvernement peut contrôler.

Le député a évoqué la récolte la plus coûteuse qu'il ait jamais vue. Pourrait-il nous dire quelles répercussions cela aura sur le prix des aliments dans les épiceries partout au Canada?

• (1040)

David Bexte: Monsieur le Président, mon estimée collègue a toujours une vision très intéressante du monde.

Il ne faut pas sous-estimer ce coût, et pourtant il est facile de le faire, car il prend la forme de petites sommes apparemment insignifiantes, mais qui, une fois cumulées, ont une incidence considérable sur le budget des familles et des agriculteurs. Ce sont des milliers de dollars qui, chaque année, sont prélevés de leur budget pour être versés en taxes. Des milliers et des milliers de dollars sont engloutis dans des taxes qui se répercutent à chaque étape de la chaîne d'approvisionnement.

Cet argent ne contribue pas à la bonne santé de l'économie. Il n'apporte rien de plus. C'est un fardeau pour notre société et pour les citoyens, un fardeau qui ne fait que rendre la vie plus chère.

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, j'aimerais que le député apporte des éclaircissements à ce sujet. À la lumière de cette question et de sa réponse, la position du Parti conservateur du Canada est-elle que nous ne devrions appliquer aucune forme de taxe sur le diésel ou l'essence?

David Bexte: Monsieur le Président, le député d'en face pose une question intéressante.

Devrions-nous n'imposer aucune taxe? Dans un monde idéal, il n'y en aurait aucune. Il n'y aurait ni impôt sur le revenu, ni taxe de vente, ni taxe d'accise, ni TPS. Cependant, ce n'est pas le monde dans lequel nous vivons. La situation n'est pas encore idéale, et elle ne le sera peut-être jamais, mais nous devrions réduire les impôts au strict minimum et nous en tenir au plus petit appareil gouvernemental possible pour offrir le produit minimum viable. Plus la taille du gouvernement est réduite, moins les impôts sont élevés.

Carol Anstey (Long Range Mountains, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais que mon collègue nous explique quels sont les coûts directs, mais aussi indirects, reliés au diésel pour les agriculteurs, et quelles sont les conséquences de ces coûts pour leurs exploitations. Je sais qu'il connaît très bien ce domaine.

David Bexte: Monsieur le Président, il s'agit de mes racines et de mon quotidien. Au quotidien, les agriculteurs constatent que chaque facture est plus élevée de plusieurs milliers de dollars, tant pour le camionneur qui livre l'engrais, que pour l'engrais lui-même, les semences ou les aliments pour animaux. Ce sont tous ces éléments. Tout est plus cher, et ce sont des milliers de dollars par jour, par mois et par an.

Je ne saurais trop insister sur le montant considérable d'argent qui part en impôts.

[Français]

Claude Guay (secrétaire parlementaire du ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, le Canada ne peut pas considérer la sécurité énergétique

comme un acquis, bien entendu. Ces dernières années, des conflits mondiaux ont provoqué d'importantes perturbations de l'approvisionnement énergétique mondial. L'invasion de l'Ukraine par la Russie et la guerre en Iran ont toutes deux eu des répercussions considérables sur les marchés internationaux de l'énergie. Des événements survenant à des milliers de kilomètres font grimper les prix mondiaux du carburant, ce qui entraîne une hausse des coûts, même ici, au Canada.

L'essence et le diésel font partie du quotidien de millions de Canadiens. Qu'il serve à se rendre au travail, à conduire les enfants à l'école, à faire les courses, à rendre visite à leur famille, à faire fonctionner une entreprise ou de l'équipement en agriculture, le transport est étroitement lié à la vie de tous les jours et à l'économie canadienne. Lorsque les prix de l'essence et du diésel augmentent, les répercussions touchent directement les Canadiens et les Canadiennes. La hausse des coûts de l'essence et du diésel exerce une pression financière considérable sur nos familles.

Les Canadiens méritent que la Chambre des communes tienne un débat sérieux sur les causes de cette hausse des coûts et sur des solutions qui auront une incidence réelle. Avec leur proposition, les conservateurs voudraient nous laisser croire que parce que le Canada a des réserves de sables bitumineux, on aurait juste à mettre un tuyau pour que du diésel coule de l'autre côté, et que c'est ainsi que nous réglerions le problème.

Même si nous avons de grandes réserves de bitume, il faut savoir que celui-ci doit être traité pour être extrait. Il doit ensuite être raffiné et transporté. La situation de l'Est du Canada est différente de la situation de l'Ouest du Canada. Toutes ces choses-là font que ce ne sont pas des solutions simples. Au fond, ce défi soulève par contre deux questions beaucoup plus simples. Comment pouvons-nous réduire les coûts pour les Canadiens dès aujourd'hui? Comment pouvons-nous rendre le Canada moins vulnérable aux perturbations futures?

J'ai assisté, en Irlande, à une réunion des ministres de l'Union européenne chargés de l'énergie. Une des grandes questions, bien entendu, concernait l'approvisionnement en diésel. Ils doivent subir les coûts élevés, mais ils sont bien plus inquiets en ce qui a trait à l'approvisionnement, tout ça pour dire que le gouvernement estime que les Canadiens ont besoin des deux: une réduction des coûts actuels et une plus grande sécurité énergétique pour l'avenir. Une stratégie énergétique responsable exige à la fois des mesures immédiates et une planification à long terme. L'un ne va pas sans l'autre, contrairement à ce que nous voyons dans la proposition des conservateurs.

C'est exactement l'approche que notre gouvernement adopte. Le soutien aux Canadiens durant cette période de prix élevés de l'essence et du diésel est une priorité pour notre gouvernement. C'est pourquoi nous avons agi.

Travaux des subsides

Pour répondre à cette hausse des prix du carburant, nous avons réduit les taxes fédérales sur le carburant de 28 ¢ le litre, notamment en suspendant la taxe fédérale sur le diésel et l'essence. Plus récemment, un projet de loi a été déposé pour prolonger ce soutien jusqu'au 31 janvier 2027, suivi d'une réduction partielle de la taxe jusqu'à la fin du mois de mars. Ces réductions fiscales aideront les Canadiens à économiser à la pompe. Certes, ce soutien ne résoudra pas tous les défis auxquels sont confrontés les marchés mondiaux de l'énergie alors que les conflits à l'étranger continuent de perturber l'approvisionnement. Toutefois, elles apportent un soutien concret aux Canadiens pendant que nous collaborons à l'échelle internationale pour résoudre ce problème.

Vendredi dernier, les dirigeants du G7 se sont réunis pour discuter des répercussions des prix élevés du diésel sur leur pays respectif, y compris le Canada. Pour s'attaquer à ce problème, les dirigeants du G7 ont convenu de coordonner la mise sur le marché de 100 millions de barils de pétrole, y compris du diésel, afin de répondre aux pressions qui affectent les marchés mondiaux énergétiques.

La contribution du Canada à cet effort se concrétise par une augmentation de la production du secteur privé, ce qui représente 23,6 millions de barils de pétrole brut canadien mis à la disposition des marchés mondiaux. Je rappelle aussi que ce pétrole doit être traité pour devenir du diésel. Le Canada contribue également à cet effort grâce à ses propres raffineries, afin de produire davantage de diésel et d'autres produits. En effet, la production canadienne de diésel a augmenté de 16,3 %, d'une année à l'autre en avril 2026 pour atteindre près de 730 000 barils par jour, soit le niveau de production le plus élevé jamais enregistré dans notre pays. C'est important de le souligner.

• (1045)

Par ailleurs, au cours de la même période, les exportations canadiennes de diésel ont progressé de 64,7 %. Ces mesures ont déjà porté leurs fruits. Le prix national du diésel a baissé de plus de 4 ¢ le litre depuis le 2 octobre. Il reste beaucoup à faire, cependant, pour réduire le coût de la vie pour les Canadiens, et notre gouvernement prend actuellement des mesures pour alléger ce fardeau.

Tout en travaillant à réduire le prix de l'essence et du diésel pour les Canadiens, nous mettons en œuvre diverses mesures pour laisser plus d'argent dans les poches des familles canadiennes. Pour une famille de quatre personnes, l'Allocation canadienne pour l'épicerie et les besoins essentiels représentera près de 1 900 \$. Cette même famille recevra l'Allocation canadienne pour enfants, qui lui versera 7 000 \$.

Grâce à notre réduction de l'impôt sur le revenu des particuliers, cette famille économisera aussi 840 \$ de plus cette année, auxquels s'ajouteront 800 \$ grâce au Programme national d'alimentation scolaire du Canada. De plus, cette famille pourrait économiser jusqu'à 16 000 \$ par année grâce au programme de garde d'enfants abordable de notre gouvernement, ainsi que 730 \$ par année grâce au Régime canadien de soins dentaires. Ce sont toutes des mesures contre lesquelles l'opposition formée par nos amis conservateurs a voté.

L'abordabilité est au cœur des travaux de notre gouvernement, et nous travaillerons toujours pour aider les familles à faire face au coût de la vie, y compris en réduisant le prix du diésel et de l'essence.

Parallèlement aux mesures de soutien pour les Canadiens, notre gouvernement s'emploie à renforcer la sécurité énergétique du Canada et de ses alliés afin de nous rendre plus résilients face aux perturbations de l'approvisionnement énergétique mondial. Cela nécessite de veiller à ce que nos infrastructures de transport et de stockage de carburant restent adéquates et à ce que nos chaînes d'approvisionnement soient fiables et résilientes. Pour y parvenir, il faut un cadre réglementaire qui permette aux grands projets d'avancer avec plus de certitude et d'efficacité.

Les Canadiens ont été clairs: ils veulent que les projets se concrétisent plus rapidement. D'ailleurs, les députés de l'opposition le demandent aussi. Les investisseurs recherchent plus de certitude. Les travailleurs veulent passer de l'étape de la conception à celle du chantier. C'est pourquoi notre gouvernement a créé le Bureau des grands projets, afin d'offrir une voie plus claire et des décisions plus rapides pour ces projets d'envergure, car attirer des investissements ne dépend pas seulement de ce que le Canada possède, mais aussi de sa capacité à concrétiser ses projets.

Depuis la création du Bureau des grands projets, plus de 15 projets dans les secteurs de l'énergie, des ressources naturelles et des infrastructures ont vu leurs processus simplifiés, ce qui représente des investissements de 126 milliards de dollars dans notre économie et la création de plus de 60 000 emplois bien rémunérés.

• (1050)

[Traduction]

La nécessité de ce travail est devenue de plus en plus évidente à mesure que le monde a changé. Partout dans le monde, les pays sont en train de repenser leurs chaînes d'approvisionnement. Les marchés sont de moins en moins prévisibles. Les alliés examinent de plus près les ressources et les infrastructures qui sous-tendent leur économie, et le Canada doit faire de même.

La sécurité énergétique est essentielle pour que l'énergie et la vie quotidienne demeurent abordables au Canada. Un approvisionnement énergétique fiable permet de protéger les Canadiens contre des chocs de prix soudains et de soutenir les entreprises. Notre avenir énergétique doit être axé sur la fiabilité, la diversification, les investissements dans les infrastructures et le développement responsable de nos ressources énergétiques. En maintenant un système énergétique sûr et abordable, nous pouvons renforcer notre économie tout en améliorant le bien-être financier de tous les Canadiens. C'est précisément pour cette raison que le gouvernement a fait des infrastructures d'intérêt national une priorité.

Pas plus tard que la semaine dernière, le gouvernement du Canada a désigné le projet Pacific Link comme un projet d'intérêt national au titre de la Loi visant à bâtir le Canada. Le projet pourrait permettre d'acheminer environ 1 million de barils de pétrole canadien supplémentaires par jour vers les marchés internationaux et de diversifier davantage les possibilités d'exportation du Canada au-delà d'un seul client. Cette décision reflète une réalité simple: le Canada a besoin de plus d'options, il a besoin de plus de clients, et il a besoin d'infrastructures capables de relier nos ressources aux marchés canadiens et internationaux.

La question qui se pose aujourd'hui n'est pas de savoir si le Canada devrait réaliser de grands projets énergétiques, car de toute évidence, la réponse est « oui », et surtout, le gouvernement prend des mesures concrètes pour les mener à bien.

Travaux des subsides

Le projet Pacific Link n'a pas pris forme parce que quelqu'un a annoncé un objectif. Il a vu le jour parce que les pouvoirs publics, l'industrie et les partenaires se sont unis pour commencer à transformer une idée en projet. C'est ainsi que les choses se concrétisent : non pas par des listes de vœux pieux, mais par la planification, l'investissement, la consultation, l'ingénierie, la construction et la mise en œuvre, autant d'éléments qui font défaut dans la motion que la Chambre étudie aujourd'hui.

Cet oléoduc important renforcera la sécurité énergétique à long terme du Canada et de nos alliés. À ce propos, j'aimerais ajouter que la société Trans Mountain mène actuellement des projets d'optimisation qui permettraient d'augmenter la capacité du réseau TMX d'environ 360 000 barils de pétrole par jour. Ces projets soutiendront les efforts de diversification du Canada, renforceront notre résilience et consolideront la sécurité énergétique à l'échelle mondiale.

La sécurité énergétique englobe toutefois également toute une gamme de sources d'énergie et de projets. En septembre 2025, à la suite de la mise en service réussie de la première phase de LNG Canada, le gouvernement a soumis la deuxième phase de LNG Canada au Bureau des grands projets. En septembre 2025, cette deuxième phase a permis d'agrandir les installations de LNG Canada afin de doubler sa production annuelle, la faisant passer de 14 millions de tonnes actuellement à un total de 28 millions de tonnes par année. Ce projet permettra de fournir au marché mondial une énergie canadienne à faible intensité de carbone, contribuant ainsi à diversifier les partenaires commerciaux du Canada, notamment en Asie et en Europe.

Pas plus tard que la semaine dernière, les promoteurs du secteur privé ont annoncé une décision d'investissement finale concernant ce projet soumis au Bureau des grands projets en septembre 2025. En effet, cette décision finale d'investissement permettra d'attirer 33 milliards de dollars d'investissements dans notre pays et de renforcer la sécurité énergétique du Canada et de ses alliés. Grâce à cet investissement, des milliers d'emplois seront créés dans le cadre de ce projet partout au pays, ce qui soutiendra nos travailleurs et notre économie.

En novembre 2025, le gouvernement a renvoyé le projet de gaz naturel liquéfié Ksi Lisims au Bureau des grands projets. Il s'agit d'une installation flottante de liquéfaction, de production, de stockage et de déchargement de gaz naturel avec un terminal maritime situé sur la côte nord de la Colombie-Britannique. Ce projet représente un investissement de 30 milliards de dollars au Canada et, une fois construit, il s'agira de l'une des installations de ce type qui produira les émissions les plus faibles au monde. Ksi Lisims a depuis signé, en mai et en juin 2026, des accords d'approvisionnement avec des acheteurs allemands pour des millions de tonnes par année de gaz naturel liquéfié. L'un d'eux, le service public Uniper, a déclaré : « Le Canada aide à diversifier l'approvisionnement énergétique de l'Europe et à renforcer la résilience face aux perturbations futures. »

Par ailleurs, l'approbation du projet d'agrandissement Sunrise dans le secteur du gaz naturel, mené en partenariat avec 38 Premières Nations, est également essentielle à notre objectif de renforcement de la sécurité énergétique du Canada. Ce projet apportera chaque année 3,3 milliards de dollars à l'économie canadienne et générera plus de 700 millions de dollars de recettes fiscales, que nous consacrerons aux routes, aux hôpitaux et aux écoles de la Colombie-Britannique. Au plus fort des travaux, il créera plus de

2 500 emplois au profit des collectivités canadiennes. Cette approbation, obtenue en moins de deux ans, s'inscrit dans le cadre de nos efforts visant à faire du Canada une superpuissance en matière d'énergies propres et conventionnelles.

En août dernier, le gouvernement a annoncé, en collaboration avec les provinces du Québec et de Terre-Neuve-et-Labrador, le plus important investissement dans les énergies propres de l'histoire de l'Amérique du Nord, d'un montant de près de 70 milliards de dollars, qui vise à produire 14 000 mégawatts d'électricité renouvelable grâce aux projets hydroélectriques de Churchill Falls et de Gull Island. L'énergie produite par ces projets suffira à alimenter l'ensemble des foyers de Montréal, Vancouver et Toronto réunis, tout en soutenant 23 000 emplois et en contribuant à hauteur de 31 milliards de dollars au PIB du Canada.

● (1055)

Ces investissements visent à garantir que le Canada soit mieux préparé à faire face aux perturbations futures. Nous élargissons maintenant notre approche en rationalisant l'évaluation de tous les projets menés au Canada. Le gouvernement actuel a réalisé plus de progrès que tout autre dans l'histoire en signant avec les provinces des accords « un projet, une évaluation » afin de réduire les chevauchements entre les procédures d'autorisation fédérales et provinciales.

Nous mettons actuellement en œuvre l'approche « un projet, une évaluation, un an » dans le cadre de la Loi visant à bâtir un Canada fort, c'est-à-dire le projet de loi C-39. Ce projet de loi, dont la Chambre des communes est actuellement saisie, renforcerait notre système d'évaluation des projets en garantissant que tous les permis requis — et rien de moins — soient délivrés dans un délai d'un an. Cette amélioration accélérerait considérablement le système d'octroi de permis, qui est depuis trop longtemps considéré comme un frein à l'investissement au Canada.

Ces améliorations seraient mises en œuvre tout en maintenant des normes environnementales rigoureuses et un processus de consultation solide avec les Autochtones, dans le plein respect de leurs droits constitutionnels. Notre gouvernement s'efforcera toujours de nouer des partenariats avec les Premières Nations, les Métis et les Inuits. Voilà pourquoi l'une de nos premières mesures depuis notre arrivée au pouvoir a été de doubler le Programme de garantie de prêts pour les Autochtones et de soutenir la participation des Autochtones au capital des grands projets. Notre gouvernement poursuit ces deux objectifs de front : des mesures favorisant le coût de la vie pour les Canadiens dès aujourd'hui et des infrastructures qui renforceront la résilience du Canada à l'avenir. Voilà ce qu'est un véritable plan.

Notre gouvernement poursuit ces deux objectifs en prolongeant l'allégement liées à la taxe fédérale sur les carburants et en faisant avancer les projets d'infrastructure qui renforceront la sécurité énergétique du Canada de manière durable. Les difficultés auxquelles les Canadiens sont confrontés se font sentir dès maintenant, c'est pourquoi le gouvernement est intervenu lorsque les prix du carburant ont commencé à augmenter plus tôt cette année. Les Canadiens veulent des résultats. Nous sommes tous d'accord là-dessus. Ils souhaitent être soulagés de la pression exercée par les coûts élevés. Ils veulent savoir que le Canada sera mieux préparé lorsque surviendra la prochaine crise, et elle surviendra.

Le gouvernement agit sur les deux fronts. Il a accordé un allègement de la taxe sur les carburants et travaille à renforcer les chaînes d'approvisionnement nationales. Il appuie le développement des infrastructures qui rendront le Canada plus résilient dans les années à venir. Nous pouvons réduire le coût du diesel. Nous pouvons accroître la sécurité énergétique du Canada. Nous pouvons faire les deux sans faire comme si le Canada avait à lui seul le pouvoir d'influer sur le prix mondial du diesel. C'est ce genre d'approche pragmatique que les Canadiens attendent de nous.

• (1100)

Anna Roberts (King—Vaughan, PCC): Monsieur le Président, nous étions un marécage et nous sommes maintenant le potager du Canada. Plus de 125 agriculteurs exercent leurs activités dans la région de Holland Marsh, où quelque 7 000 acres sont cultivés. Eek Farms est une exploitation commerciale familiale de troisième génération. Ses propriétaires subissent eux aussi les répercussions de la hausse du coût du diesel.

Mon collègue peut-il expliquer aux agriculteurs de ma circonscription quelles seront les répercussions de cette mesure sur leur saison de croissance?

[Français]

Claude Guay: Monsieur le Président, bien sûr, nous reconnaissons que les fermiers de partout au pays sont touchés par les coûts du diesel, comme l'ensemble des fermiers de la planète. Malheureusement, c'est la réalité, et c'est causé par ce qui se passe du côté de la géopolitique, bien entendu.

Je parlais plus tôt de ma visite en Irlande avec les ministres européens de l'Énergie provenant de pays qui ont autant d'agriculture que le Canada selon la proportion de leurs produits nationaux bruts. Ils doivent, eux aussi, faire face non seulement à des coûts, mais à un approvisionnement...

Le vice-président adjoint (John Nater): Nous revenons aux questions et aux observations.

L'honorable député de Québec-Centre a la parole.

L'hon. Jean-Yves Duclos (Québec-Centre, Lib.): Monsieur le Président, tout d'abord, je remercie mon collègue d'avoir fait une démonstration éloquentes des nombreuses mesures que le gouvernement canadien met en place pour appuyer les familles, en particulier les familles de la classe moyenne et celles qui en ont encore plus besoin.

J'aimerais inviter mon relativement nouveau collègue, qui se débrouille déjà très bien à la Chambre et dans sa circonscription, à nous indiquer lesquelles de ces mesures sont, selon lui, les plus importantes pour les gens de sa circonscription.

Claude Guay: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de cette belle question, qui reflète vraiment les ambitions de notre gouvernement.

Le prix du diesel représente effectivement un défi pour l'ensemble du Canada, mais la question la plus importante demeure celle de l'abordabilité. Le coût du diesel accentue les défis liés à l'abordabilité. Dans ma circonscription, ce dont les gens me parlent le plus, c'est l'abordabilité. C'est pourquoi je répondrai à mon collègue que les mesures les plus importantes sont l'ensemble des mesures liées à l'abordabilité que notre gouvernement a mises en place, particulièrement celle pour l'épicerie et toutes les aides offertes aux familles.

Travaux des subsides

Plusieurs milliers d'enfants de ma circonscription bénéficient du Programme national d'alimentation scolaire du Canada. Comme on le sait, le Québec a été un chef de file en matière de services de garde à bas coût, et ce programme a été étendu à l'échelle du pays. Notre soutien aux garderies a donc eu des retombées importantes.

• (1105)

[Traduction]

Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, je me demande si le secrétaire parlementaire est conscient que, lorsqu'il parle du nouveau pipeline, désormais appelé Pacific Link, et qu'il affirme que celui-ci transportera du pétrole canadien, cette description n'est pas tout à fait exacte. Selon la documentation du gouvernement de l'Alberta, le projet vise plutôt le transport de bitume dilué. Le terme « pétrole canadien » peut laisser croire qu'il s'agit de pétrole brut qui peut être acheminé directement à une raffinerie, ce qui n'est pas le cas ici. Le transport de bitume dilué comporte des risques plus importants.

Le gouvernement ne trouve-t-il pas important de bien décrire un projet qu'il juge d'intérêt national?

[Français]

Claude Guay: Monsieur le Président, nous prendrons cela en considération. Je crois que les faits que ma collègue rapporte à propos de ce qui transite par le pipeline sont exacts, et je me ferai un plaisir d'en discuter avec elle.

Tamara Kronis (Nanaimo—Ladysmith, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement affirme que les pressions exercées sur le prix du diesel découlent de facteurs internationaux qui vont durer et qui ne disparaîtront pas rapidement. Le député parle d'un répit, or le répit qu'il propose est temporaire. Cela ne fera que prolonger l'incertitude à laquelle font face nos chaînes d'approvisionnement et les entreprises lorsqu'elles prennent des décisions en matière d'investissement.

Pourquoi ne pas appuyer notre motion et donner aux Canadiens un répit plus durable en supprimant toutes les taxes fédérales sur le diesel jusqu'en juillet 2027?

Claude Guay: Monsieur le Président, lorsqu'on examine cette motion isolément, on oublie toutes les mesures en matière d'abordabilité à long terme que le gouvernement a mises en place depuis son arrivée au pouvoir. Bien entendu, comme nous l'avons toujours fait, il faudra continuer de surveiller l'évolution de la situation concernant le diesel au cours de la prochaine année.

Je crois qu'à l'heure actuelle, nous offrons une période raisonnable de prévisibilité. Lorsqu'il est question d'investissements et de prévisibilité, c'est précisément ce que vise le projet de loi C-39. Grâce à cette mesure et à la période d'examen d'un an qu'elle prévoit, nous cherchons à offrir à l'industrie la certitude dont elle a besoin pour pouvoir faire des investissements.

[Traduction]

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de ses observations au sujet de la motion de l'opposition. Ma question porte sur le court et le long terme. Il a parlé d'abordabilité, un enjeu que le gouvernement prend très au sérieux et dont le premier ministre parle régulièrement depuis les dernières élections fédérales. Toutefois, nous devons aussi réfléchir à l'avenir.

Travaux des subsides

Mon collègue a parlé d'un certain nombre d'investissements et de projets qui sont actuellement envisagés. Peut-il nous dire pourquoi il est important de considérer à la fois les défis liés à l'abordabilité et les possibilités qu'offre l'expansion de nos marchés.

[Français]

Claude Guay: Monsieur le Président, c'est une question très importante. D'ailleurs, c'est pour cette raison que le gouvernement prend des mesures à court et à long termes.

En ce qui concerne les mesures à court terme, nous avons introduit toutes les mesures d'abordabilité. La mesure de réduction de taxe sur l'essence et le diésel est aussi une mesure à court terme, une vision à court terme.

Pour ce qui est de la vision à long terme, je dirai ce qui suit: ouvrir à d'autres pays l'acheminement de nos exportations de pétrole et de gaz nous permet d'avoir un prix beaucoup plus proche de la valeur marchande. Aujourd'hui, comme nous dépendons d'un seul client, il y a un rabais qui est appliqué sur la vente des exportations canadiennes. C'est parce que nous n'avons qu'un seul client, un seul pays client, qui reçoit notre pétrole.

[Traduction]

Kevin Waugh (Saskatoon-Sud, PCC): Monsieur le Président, j'aime bien notre motion de l'opposition d'aujourd'hui, car elle est assez simple. Nous devons réduire les taxes sur le diésel et produire plus de carburant au pays.

La semaine dernière, j'ai entendu un agriculteur de Weyburn, en Saskatchewan, dire à la radio que le prix du diésel avait augmenté de 100 % d'une année à l'autre, et de 25 % depuis août. Les consommateurs en feront les frais tôt ou tard.

Pourquoi le gouvernement n'appuierait-il pas notre motion aujourd'hui? Les consommateurs en bénéficieraient.

• (1110)

[Français]

Claude Guay: Monsieur le Président, une des raisons qui font qu'il est difficile d'appuyer cette motion, c'est que cette dernière fait abstraction de beaucoup de facteurs. Elle ne tient pas compte du fait que notre industrie pétrolière est intégrée à celle des États-Unis. Le Canada et les États-Unis ont des raffineries qui produisent différents types de produits, comme le diésel, bien entendu, à partir de pétrole léger et à partir de pétrole lourd.

Comme l'ensemble de notre pays est lié aux États-Unis, il n'est pas facile de dire que nous allons simplement baisser les prix. Nous sommes tributaires des marchés internationaux et des chaînes d'approvisionnement qui existent aujourd'hui. Il faut donc donner une certaine aide; il faut qu'il y ait des mesures d'amélioration financière. Il faut le faire à court terme, pendant qu'on bâtit le long terme.

Jean-Denis Garon (Mirabel, BQ): Monsieur le Président, j'offre mes salutations à l'ensemble de mes collègues. Avant de commencer, j'aimerais dire que je vais partager mon temps de parole avec mon honorable collègue de Jonquière—Hébertville—Pays-des-Bleuets, une circonscription qui a un très joli nom, d'ailleurs. Nous en sommes très contents. Le processus de changement de nom a pris du temps, mais l'accouchement a été fructueux.

Je voudrais prendre une seconde pour dire qu'il y a eu une élection nationale au Québec, hier. Les Québécois ont élu un nouveau gouvernement, un gouvernement du Parti québécois. Je voulais

prendre le temps qui m'est alloué à la Chambre pour féliciter Paul St-Pierre Plamondon, féliciter son équipe et féliciter le Parti québécois ainsi que pour leur dire que nous sommes fiers d'eux. J'aimerais particulièrement féliciter mes collègues des Laurentides, collègues de ma circonscription: Geneviève, dans Mirabel; Dieudonné, dans Les Plaines; Pierre Nantel, dans Argenteuil; Audrey Bujold, une maman de quatre enfants, dans Bellefeuille. Je veux leur offrir mes félicitations. Ce sera très agréable de travailler avec eux.

Dans une élection comme celle-là, beaucoup de gens perdent et quittent leur siège. Les soirs d'élection, on voit beaucoup les candidats et les députés. Je veux prendre une minute pour penser à tous les candidats et tous les députés sortants de l'Assemblée nationale, mais aussi pour penser à leurs équipes, aux gens qui travaillaient avec eux, mais qu'on n'a pas vus, hier soir. Indépendamment des affiliations partisans, ce sont des gens, comme je le vois aussi dans ma circonscription, qui règlent des dossiers des citoyens en santé, pour les CPE ou pour les écoles. Ce sont des gens qui sont au service des citoyens. Ces gens-là, aujourd'hui, se retrouvent devant une grande transition personnelle. Je veux saluer l'engagement de tous ceux qui travaillent dans des bureaux de députés. D'ailleurs, nous avons tous des équipes, ici. Même si ces gens n'étaient pas devant les caméras hier, indépendamment de tout le reste, je veux leur dire que nous pensons à eux. Nos équipes sont importantes et elles méritent que nous le soulignons.

Je voulais aussi dire que, dans les Laurentides, le message est clair en ce qui a trait au TGV Alto. Le vote contre le TGV s'élève à plus de 60 % dans Mirabel. Quand on regarde la carte le long de ce tracé, sauf à deux endroits où il y a des gares, le vote est clair. Il est clair dans Papineau. Il est clair dans Argenteuil. Il est clair dans l'ensemble des Laurentides. Il est clair dans Lanaudière. Il est clair en Mauricie. Il est même clair à Trois-Rivières. Il est clair dans la région de Québec.

Ce projet est une erreur. Les Québécois l'ont reconnu hier et on doit remettre en question ce projet, d'autant plus qu'Alto, dans ses façons de faire, dans ses pratiques d'affaires, dans son manque de transparence, dans la façon de verser des bonis, agit contre tous nos idéaux démocratiques et contre tous les idéaux qu'on peut avoir quant aux bonnes pratiques d'affaires dans le cadre d'un tel projet, d'autant plus que les gens d'Alto sont poussés par le projet de loi C-15, une loi qui contredit aussi nos idéaux démocratiques et qui viole les droits des gens. On sait que des expropriations s'en viennent. On sait qu'Alto est sur le terrain. On sait que la relation des gens d'Alto avec la vérité est trouble, pour dire les choses très poliment. Il est clair qu'aujourd'hui, le gouvernement doit reconnaître que les Québécois ont dit non à ce projet-là, hier soir.

Maintenant, revenons à la motion conservatrice. Je remercie mes collègues de l'avoir déposée. Ce n'est pas une surprise: les conservateurs sont pour l'abolition de toutes les taxes. Ça dépend du jour et ça dépend du sujet. Aujourd'hui, il s'agit du diésel.

Cette motion est remplie de raccourcis, remplie d'énoncés qui ne sont pas prouvés par des faits. Cela dit, il existe une réalité derrière ça: le diésel est un intrant important dans le transport de marchandises. C'est un intrant important pour le coût des aliments que l'on mange, pour les chauffeurs de taxi ou pour les gens dans la construction. C'est un intrant qui est important et dont le prix a passablement augmenté. Je voudrais simplement rappeler à la Chambre que le Bloc québécois, de façon répétée, dans ses demandes en période de crise, a demandé à ce que des mesures spéciales d'allègement soient offertes aux entreprises et aux particuliers qui utilisent le diésel comme intrant.

Nous parlons de mesures ciblées et c'est exactement ce dont on parle aujourd'hui: nous devons reconnaître que la hausse du diésel a un effet très important sur la chaîne d'approvisionnement et, en même temps, nous devons être fiscalement responsables. Nous ne pouvons pas, chaque fois qu'il y a un problème, abolir toutes les taxes comme ça, par un vote, sans avoir fait aucune étude, sans avoir aucun fait et sans avoir fait notre travail. Je pense que notre approche, au Bloc québécois, devrait être adoptée par les conservateurs. Je pense qu'il y a moyen de mieux cibler les mesures et qu'il y a moyen d'être fiscalement responsable tout en réduisant les coûts de la chaîne d'approvisionnement. C'est l'appel que je fais aujourd'hui aux conservateurs. Il est clair que le Bloc québécois pourra difficilement soutenir cette motion, sous cette forme.

• (1115)

Je relance cet appel, celui d'avoir des faits et des études, de connaître les incidences de ces taxes et de connaître l'effet sur les revenus du gouvernement lorsqu'on pose des gestes comme le dépôt de cette motion du côté des conservateurs, ou comme la suspension de la taxe d'accise du côté du gouvernement.

Nous sommes des députés de l'opposition. Le travail, c'est de faire du travail législatif. C'est de regarder les motions, de regarder les projets de loi et de nous poser les questions suivantes. Est-ce que l'argent est redistribué aux bonnes personnes? Est-ce que ça allège le coût de la vie pour les bonnes personnes? Quel est l'impact sur les contribuables? Est-ce que ça constitue un cadeau aux pétrolières? Dans bien des cas, la réponse, c'est oui, ou bien c'est qu'on ne le sait pas parce que le ministre des Finances ne nous donne pas d'informations.

Hier, il y a eu une rencontre de comité qui portait sur la taxe d'accise. J'ai posé une question factuelle au ministre des Finances, et cela illustre à quel point on part de loin. Je demandais au ministre si on avait fait des études sur le rabais de taxe d'accise, par exemple de 10 ¢ sur l'essence ou de 4 ¢ sur le diésel, pour montrer quelle proportion est vraiment allée dans les poches des contribuables ou dans les poches des clients afin de s'assurer que cette mesure fait son travail. Est-ce que c'est 90, 85 ou 75 %? Est-ce que le ministère a fait son travail?

Le ministre m'a dit que 100 % de la baisse de taxe d'accise va dans les poches des gens, qu'on n'a pas besoin de faire des études, que ça se calcule facilement et que c'est évident. Les gens peuvent faire ça sur une *napkin* à la maison. C'est à peu près ce que le ministre m'a dit.

Le député de Québec-Centre est devant moi. Il a enseigné à l'université l'incidence des taxes. Il connaît l'importance de faire ce calcul. Ça ne veut pas dire que nous sommes nécessairement contre ça. Ça veut dire qu'on nous demande de voter pour des projets de

Travaux des subsides

loi sans connaître l'effet que ça aura. Est-ce que l'argent est redistribué aux bonnes personnes? Est-ce que c'est régressif?

Le ministre est arrivé à la séance de comité avec une infographie, des bulles de bandes dessinées, et il nous a répondu qu'il avait une infographie. C'est le ministre des Finances, il aime répéter qu'il est dans le G7. Le ministre des Finances d'un pays du G7 se pointe en comité avec une infographie, sans aucune étude.

En Australie, on a suspendu la taxe d'accise. Des chercheurs à l'Université de Melbourne sont arrivés à la conclusion que, par manque de concurrence, entre autres, ça devenait une subvention pétrolière, qu'une portion importante de la taxe était capturée par le réseau de distribution et que l'argent n'allait pas tout dans les poches des gens. On va me répondre que l'Australie, c'est loin. Aux États-Unis, cela a été fait dans plusieurs États. On s'est rendu compte que presque le quart de la baisse de la taxe finissait dans les poches des pétrolières.

Le sénateur Gignac, au comité plénier du Sénat, a posé la question au ministre. Le ministre refusait de répondre. C'est la même chose pour la motion aujourd'hui. On veut suspendre toutes les taxes en disant que ça va aider les Canadiens, sans penser aux enjeux de concurrence et sans penser au fait que les pétrolières vont s'en mettre dans les poches. S'ils veulent subventionner les pétrolières, qu'ils nous le disent; qu'ils nous disent que ça en fait partie.

Moi, mon travail de député, c'est de penser aux 20 ou 25 % des gens dont les revenus sont les plus bas, ceux qui n'ont pas eu d'augmentation de pouvoir d'achat réel depuis plusieurs années, ceux dont les salaires n'ont pas suivi, ceux qui doivent utiliser leur véhicule pour se rendre au travail ou pour faire de la construction ou pour travailler en milieu agricole. Mon travail, c'est de me demander si les mesures proposées aujourd'hui iront directement dans les poches de ces gens-là.

On parle de mesures permanentes. Le ministre nous disait hier que sa mesure sur la taxe d'accise est ciblée, mais qu'elle touche tout le monde. Nous avons donc demandé si elle était ciblée ou si elle touchait tout le monde et si on avait des définitions à cet égard. On n'a pas de définition. Le ministre nous dit que c'est temporaire; or, il n'y a rien de plus permanent qu'une baisse de taxes temporaires. On a appris ça dans l'histoire. Ces baisses de taxes deviennent permanentes. Oui, j'ai cité Milton Friedman. Imaginons.

Un témoin nous a dit que, même après la crise dans le détroit d'Ormuz, il va y avoir des effets sur la chaîne de distribution pendant une longue période. Alors, comprenons qu'on ne peut pas sans arrêt baisser des taxes sans en connaître l'impact, d'autant plus que — et je le répéterai aux conservateurs — la situation budgétaire du gouvernement fédéral est préoccupante. On n'a pas de plan de retour à l'équilibre. On a renoncé à plusieurs ancrages budgétaires. On manque de rigueur. La directrice parlementaire du budget dit que les définitions de ce qu'on appelle un investissement en capital sont incohérentes. Hier, le ministre n'était même pas capable de me dire si une baisse de taxes d'accise est un investissement en capital.

Travaux des subsides

Alors, quand les conservateurs déposent une motion comme celle d'aujourd'hui, j'aimerais qu'on y inclue l'effet sur les finances publiques. On ne peut pas toujours abolir toutes les taxes en se disant que l'équilibre budgétaire va revenir par lui-même. Ce n'est pas comme une pomme qui tombe de l'arbre. La gravité ne s'occupera pas de ça. J'invite les conservateurs à être plus rigoureux et à nous donner des faits. De plus, j'envoie le message au gouvernement qu'il est nécessaire de nous donner les outils dont nous avons besoin pour faire notre travail parlementaire.

• (1120)

Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton—Bkejwanong, Lib.): Monsieur le Président, le député a fait un bon discours; il est tout-à-fait très intelligent. En ce qui concerne la réduction d'impôt, c'est difficile de savoir ce qui va se passer en Iran avec cette crise. On se doit d'être responsable. On peut réduire les impôts et continuer d'évaluer la situation.

Mon collègue n'est-il pas d'accord pour dire qu'il s'agit d'un geste responsable?

Jean-Denis Garon: Monsieur le Président, avant les événements liés au détroit d'Ormuz, il y a eu la guerre en Ukraine. Il y a eu des effets sur les engrais et sur le marché du carburant. D'ailleurs, en ce qui concerne la position du gouvernement, avec le changement de premier ministre, sans vouloir offenser ma collègue, on ne sait plus trop qui est qui.

Moi, ce que je dis, c'est que le Bloc québécois a fait des propositions. Nous reconnaissons que, dans la chaîne d'approvisionnement, il y a une dépendance au diésel. C'est vrai en agriculture, c'est vrai pour les chauffeurs de taxi, c'est vrai pour le transport adapté. Nous avons proposé des mesures qui étaient ciblées, chiffrées, budgétées et responsables. Or, à ce jour, jamais le gouvernement n'y a donné suite.

Jacques Gourde (Lévis—Lotbinière, PCC): Monsieur le Président, je vais moi aussi reparler de l'élection, remercier ceux qui sont partis et féliciter les gagnants, mais, tout d'abord, il y a une chose que j'ai remarquée dans le discours de mon collègue. Il a dit quelque chose qui m'a interpellé.

On a vu l'ancien gouvernement du Québec manger dans la main du Parti libéral concernant le dossier Alto. Tous ceux qui formaient ce gouvernement ont maintenant disparu. Par contre, ceux qui étaient contre Alto, soit le Parti québécois et le Parti conservateur du Québec, ont connu une énorme progression. L'un a formé le gouvernement, et l'autre, qui est parti de zéro, a fait élire 19 députés.

Dans l'hypothèse où le gouvernement va encore vouloir faire avancer le dossier Alto, je pense qu'il aura besoin d'appuis au Québec. Je ne sais pas où il va les trouver, mais, aller de l'avant, exproprier des terres du Québec par la Couronne, quel message cela envoie-t-il à un parti qui souhaite la réalisation de la souveraineté?

Jean-Denis Garon: Monsieur le Président, la position du gouvernement du Québec se clarifiera. Je pense que nous la voyons venir à ce sujet. Je pense que nous voyons un consensus émerger.

Chose certaine, le gouvernement fait de la désinformation sur ce dossier depuis le début. On a eu l'évaluation du directeur parlementaire du budget. On nous dit que c'est au minimum 30 % d'erreur sur les coûts qui ont été véhiculés, et on n'a même pas encore l'analyse de la demande. On ne connaît pas les subventions passager-kilomètre, mais on sait que ça ne s'autofinancera pas.

Lorsque ça atteindra 140, 150, 160 ou 170 milliards de dollars, sachant que les budgets d'infrastructures sont des vases communicants, qui va payer pour ça? Ce sera les Québécois, en matière de transport adapté, de transport en commun, de mobilité est-ouest dans les Laurentides. On a besoin de mobilité est-ouest dans les Laurentides. Lorsque les budgets dépassent cet argent-là, ça n'apparaît nulle part.

Nous, depuis le début, sonnons l'alarme. Je le dis, nous avons eu raison trop tôt. Chaque fois que de nouveaux faits sortent, des faits indépendants de la part de gens qui ne sont pas payés par Alto pour inventer des études et des faits, ça nous démontre que nous avions raison. Je pense que le gouvernement devrait reconnaître ça et nous donner davantage de crédibilité.

• (1125)

Claude DeBellefeuille (Vallée-du-Haut-Saint-Laurent, BQ): Monsieur le Président, j'ai trouvé intéressant dans le discours de mon collègue qu'il donne des exemples de mesures d'aide qui pourraient être ciblées pour des personnes, des entreprises qui utilisent le diésel et qui pourraient bénéficier d'une baisse ou d'une forme d'aide pour faire face à l'augmentation du diésel.

Mon collègue pense-t-il que parmi ces clientèles cibles, il y aurait les agriculteurs, par exemple?

Jean-Denis Garon: Monsieur le Président, quand on regarde le projet de loi sur la taxe d'accise, par exemple, on remarque que c'est un projet de loi qui contient plusieurs dispositions, parce qu'il y a une fiscalité particulière pour le diésel agricole. C'est du diésel qui est coloré. Il y a une fiscalité particulière. On a les outils fiscaux et légaux pour être capable de cibler les mesures de soutien et aller, à un coût moins important pour le contribuable, retirer de la pression, lever le couvercle aux endroits dans la chaîne d'approvisionnement qui sont les plus sensibles et où l'augmentation du coût du diésel a le plus d'effets, même chez les gens qui ne conduisent pas. En effet, il faut penser à ces gens qui marchent, qui font du vélo, qui prennent le transport en commun. J'ai de petites nouvelles pour mes collègues: ces gens-là mangent aussi, alors il faut penser à ça.

C'est pour ça que le Bloc québécois fait des propositions qui sont assez larges, mais ciblées, et qui auraient un effet important sur le pouvoir d'achat des contribuables tout en étant responsables sur le plan fiscal. Comme je l'ai dit, je ne comprends pas comment il se fait qu'il n'y ait pas unanimité sur ce type de mesure.

Mario Simard (Jonquière—Hébertville—Pays-des-Bleuets, BQ): Monsieur le Président, vous me permettez d'adresser, tout comme mon collègue de Mirabel, mes sincères félicitations au nouveau premier ministre du Québec, M. Paul St-Pierre Plamondon. Je vous ferai remarquer qu'aujourd'hui, on se lève avec une majorité de députés indépendantistes à l'Assemblée nationale du Québec, si on additionne les députés du Parti québécois et ceux de Québec solidaire. C'est peut-être une bonne chose pour l'avenir.

Je tiens également à féliciter les élus de ma région, au Saguenay. Je pense notamment à Marie-Karlynn, avec qui j'ai adoré travailler, à mon petit Émile Simard, qui porte le même nom que mon fils. D'ailleurs, plusieurs personnes ont envoyé leurs félicitations à mon fils hier à la suite de l'élection d'Émile Simard dans Dubuc. Je pense aussi à mon ami très cher, Jimmy Bouchard, dans Jonquière, avec qui j'ai très hâte de travailler. Je souhaite également souligner le parcours de ceux qui ont perdu. En politique, on se fait des amis. Je pense notamment à Yannick Gagnon, de la Coalition avenir Québec, à Jonquière, qui a perdu ses élections. Il demeure quand même une personne mobilisée, qui a à cœur le développement des gens de la région du Saguenay. Je le salue bien bas et j'espère que son parcours professionnel sera à la hauteur de ses espérances.

Revenons à cette motion. Comme je le dis souvent, c'est le jour de la marmotte: l'histoire d'amour des conservateurs avec le secteur gazier et pétrolier se répète. Tout est objet pour faire progresser les intérêts des pétrolières. Il y a un conflit: les conservateurs utilisent leur journée de l'opposition pour dire qu'on devrait soutenir davantage le secteur gazier et pétrolier pour faire plus d'exportation. Même lorsqu'il est question de la hausse du coût de la vie, pour les conservateurs, c'est encore l'occasion de faire progresser les intérêts des pétrolières. Aujourd'hui, la crise du détroit d'Ormuz fait augmenter le prix du diésel, et c'est encore, pour les conservateurs, l'occasion de faire progresser les intérêts des pétrolières. Ils ont peut-être réussi à inspirer les libéraux. En effet, on verra dans mon discours que les champions du monde pour faire progresser les intérêts des pétrolières, jusqu'à maintenant, ont été les libéraux.

Revenons rapidement à la motion. Personnellement — mon collègue de Mirabel l'a d'ailleurs très bien démontré —, je n'ai pas l'impression que cette suppression de taxes ferait en sorte de soutenir les gens qui sont victimes de la hausse du prix du diésel. C'est plutôt, comme on le sait, les pétrolières qui vont encore une fois bénéficier des largesses qui leur sont accordées par le gouvernement et par l'opposition conservatrice. Plusieurs spécialistes l'ont dit. Je pense entre autres à Luc Godbout et également à Normand Mousseau de l'Institut de l'énergie Trottier. Au bout du compte, quand on regarde ça de plus près, qui sont les grands gagnants quand on supprime une taxe sur l'essence ou sur le diésel? Ce sont les grandes pétrolières.

Moi, je ne vois pas en quoi il serait cohérent de priver de revenus l'État pour venir soutenir les gloutons du secteur gazier et pétrolier. Je n'y vois aucune cohérence. Comme on le sait, les besoins sont très grands. Pensons à l'éducation et aux transferts en santé du gouvernement qui sont souvent absents. L'équilibre budgétaire du gouvernement fédéral est loin d'être acquis. Le déficit explose. Je ne pense pas qu'on ait besoin d'en rajouter une couche en supprimant la taxe sur le diésel. Il faut plutôt, comme mon collègue de Mirabel l'a très bien indiqué, trouver des mesures ciblées pour soutenir les gens qui sont les plus touchés. Disons-le clairement: diminuer les revenus de l'État pour faire payer tout le monde et augmenter les profits des pétrolières, c'est une très mauvaise idée.

Cela dit, je veux aborder un autre aspect. Parlons des largesses et de l'indécence du gouvernement fédéral lorsqu'il est question de gaz et de pétrole. Je vais donner des chiffres qui font frémir: on aura aujourd'hui des sensations fortes, je peux l'assurer. Entre 2021 et 2024, les entreprises gazières et pétrolières ont engrangé des profits de 131 milliards de dollars. De ces 131 milliards de dollars de profits, 80 milliards de dollars ont été envoyés en dividendes aux entreprises gazières et pétrolières. Je rappelle que 80 % des entreprises gazières et pétrolières au Canada sont détenues par des inté-

rêts étrangers. Parmi ces 80 % d'intérêts étrangers, environ 60 % sont américains.

• (1130)

On parle de 80 milliards de dollars en dividendes. Ça veut dire que, chaque année, il y a 12,5 milliards de dollars qui partent du Canada pour s'en aller aux États-Unis. Nous sommes en guerre commerciale. Il y a 12,5 milliards de dollars qui partent directement du Canada et qui s'en vont aux États-Unis, si on calcule la période de 2021 à 2024. En juillet de cette année, la compagnie Cenovus a annoncé que, pour son second trimestre, elle allait faire des profits records. Elle a fait un profit de 2,8 milliards de dollars, ce qui équivaut à quatre fois plus qu'en 2025.

Que nous dit-on aujourd'hui? Les conservateurs, eux, proposent encore des largesses pour les gens du secteur gazier et pétrolier. Quant au gouvernement, soutenu par les conservateurs, il veut faire du Canada une superpuissance énergétique. Le premier ministre a répété à de nombreuses reprises.

Quand on regarde ça, on se demande où vont les exportations d'énergie du Canada. De 70 à 80 % de nos exportations d'énergie s'en vont directement aux États-Unis. Nous sommes en guerre tarifaire avec les États-Unis. Notre principal client, lorsqu'il est question d'exportation d'énergie, ce sont les États-Unis. Un des seuls produits qui ne sont pas assujettis à des droits de douane, c'est le pétrole. Quand on regarde de plus près les exportations, on réalise que, en 2025, 91 % de nos exportations de pétrole sont allées directement aux États-Unis.

Quelle est la stratégie du gouvernement fédéral? Sa stratégie, c'est de dire qu'il faut bâtir des infrastructures gazières et pétrolières pour en arriver à avoir une économie plus résiliente face aux États-Unis. Toutefois, à qui profite la construction de ces infrastructures? C'est complètement indécent. La construction d'infrastructures profite aux gloutons du secteur gazier et pétrolier, qui ne veulent pas payer pour ces infrastructures, et elle profite aussi directement aux Américains. On est en train de payer des infrastructures pétrolières pour les gloutons du secteur énergétique avec de l'argent public, et, finalement, ça bénéficie à des Américains qui reçoivent des dividendes. Selon moi, plus incohérent que ça, tu meurs.

Les secteurs d'activité économique assujettis à des droits de douane sont peu ou pas soutenus par le gouvernement. On a payé le pipeline Trans Mountain 34 milliards de dollars; c'est chacun d'entre nous qui l'a payé. Le chef de l'opposition a eu la décence d'indiquer que les entreprises du secteur gazier et pétrolier étaient des BS corporatifs. Il est rare que je sois d'accord avec lui, mais il avait raison. Ces entreprises font des profits records et, pourtant, elles ne veulent pas payer pour leurs infrastructures.

De plus, le gouvernement en rajoute une couche en disant qu'il financera un autre projet, soit le pipeline Pacific Link, qui va coûter aux alentours de 43 milliards de dollars. Ce sont 34 milliards de dollars dépensés pour le Projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain et 43 milliards de dollars dépensés pour le pipeline Pacific Link. Il faut aussi savoir que, l'année dernière, on a versé 10 milliards de dollars en subvention à l'industrie des combustibles fossiles. Ça fait environ 85 milliards de dollars. Je ne vous parle pas de la construction de Trans Mountain, je vous parle du soutien financier offert par le gouvernement fédéral. Ce soutien s'élève à 85 milliards de dollars depuis 2020.

Travaux des subsides

On voit clairement que le gouvernement fédéral a fait son lit. Son objectif principal, sur le plan de la crise tarifaire, c'est de soutenir le seul secteur qui n'est pas assujéti aux droits de douane, soit le secteur pétrolier. C'est aussi le seul secteur qui sert principalement aux Américains, puisqu'ils sont, en majorité, les propriétaires des entreprises du secteur gazier et pétrolier. Le Canada investit dans cette filière à coups de milliards de dollars. Ce que les conservateurs nous demandent aujourd'hui, c'est d'être encore plus généreux et de retirer une taxe. Encore une fois, ça ferait que ce sont les contribuables qui vont payer pour ces gloutons. C'est indécent.

• (1135)

[Traduction]

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je comprends le point de vue des députés bloquistes sur cette question. En somme, ils ont beaucoup de réserves à l'égard du plan en matière d'abordabilité, ou ils ont du moins commencé à se poser des questions: l'allégement fiscal profitera-t-il aux consommateurs? Je pense que c'est une question raisonnable.

Nous avons donné des assurances. Le premier ministre et le gouvernement, conscients du problème de l'abordabilité, y voient un moyen de soutenir les Canadiens et les entreprises à court terme. Cette mesure se poursuivra jusqu'en avril sous une forme ou une autre.

C'est une question d'abordabilité. Les bloquistes ont reçu l'assurance que nous veillerons à ce que l'allégement fiscal profite à nos concitoyens. Je me demande si le Bloc peut nous dire très clairement s'il appuie cet allégement fiscal.

[Français]

Mario Simard: Monsieur le Président, il y a quand même quelque chose d'assez étonnant dans le fait d'entendre un élu se lever et dire qu'il y a un lien dans le fait de donner une pause aux consommateurs en réduisant la taxation sur l'essence. C'est assez étonnant quand on connaît le contexte, sachant que ce gouvernement investit de façon indécente à coups de milliards de dollars dans le seul secteur qui est non tarifé.

S'ils veulent vraiment aider les gens qui en ont le plus besoin, qu'ils augmentent la pension de la Sécurité de la vieillesse de 110 \$ par année au lieu de payer un pipeline 43 milliards de dollars. Qu'ils prennent cet argent et qu'ils le redirigent vers les gens qui en ont véritablement besoin au lieu de soutenir un secteur d'activité économique qui profite généralement uniquement aux Américains.

Il faut quand même être assez colonisé pour défendre ce genre d'idée.

Jacques Gourde (Lévis—Lotbinière, PCC): Monsieur le Président, j'ai écouté avec attention le discours de mon collègue. Il semble tenir pour acquis que, si on baisse les taxes, les pétrolières vont récupérer cet argent.

On pourrait en discuter et en débattre, mais ce que je trouve malheureux dans son discours, c'est qu'il oublie que, en ce moment, il y a une hausse du coût du diésel. Je vais donner un exemple en agriculture. Cet automne, des agriculteurs doivent payer jusqu'à 25, 30, 40 ou 60 ¢ de plus le litre pour récolter la récolte de l'automne, une récolte qui ne sera pas vendue nécessairement plus cher, parce que les agriculteurs vendent leurs produits au prix courant des marchés mondiaux. Ils doivent donc absorber cette hausse faramineuse du coût de l'énergie.

Je pense qu'il serait bon de leur donner un petit répit, mais mon collègue ne semble pas accepter que les consommateurs aient ce répit.

Mario Simard: Monsieur le Président, j'ai deux choses à dire rapidement. Premièrement, nous sommes en faveur de mesures ciblées. Mon collègue de Mirabel l'a très bien indiqué tout à l'heure.

Pour ce que disait mon collègue en introduction, il devrait regarder le cas de l'Ontario. On y a réduit les taxes de façon substantielle. Or ce ne sont pas les contribuables, ce ne sont pas M. et Mme Tout-le-Monde qui en ont profité, ce sont les grandes entreprises gazières et pétrolières.

Ce que le Canada est en train de faire en soutien au secteur gazier et pétrolier est indécent. Dans 10, 15 ou 20 ans, quand on analysera ça, on se rendra compte qu'on aura fait une des pires erreurs, pendant que la majorité des pays, surtout les pays européens, se seront inscrits dans la transition énergétique. Ici, on fait la pire des choses qu'on puisse faire, c'est-à-dire investir dans le gaz et le pétrole pour soutenir ces gens qui font des profits records.

• (1140)

Claude DeBellefeuille (Vallée-du-Haut-Saint-Laurent, BQ): Monsieur le Président, c'est toujours intéressant d'écouter mon collègue, qui jette les bases d'une analyse qui manque ici, à la Chambre, sur tous les enjeux autour de l'industrie pétrolière.

Mon collègue conservateur, en posant sa question, a semblé sous-entendre que nous n'étions pas en faveur d'aider les agriculteurs qui, actuellement, ont de la difficulté parce que le diésel pour ramasser leurs champs leur coûte maintenant le double. Or ce n'est pas tout à fait la position du Bloc québécois, au contraire.

Mon collègue pourrait-il nous expliquer les mesures ciblées sur lesquelles nous serions d'accord pour aider les agriculteurs à baisser leurs coûts de production?

Mario Simard: Monsieur le Président, ce qu'il faut regarder, ce sont les mesures ciblées dont parlait plus tôt mon collègue de Mirabel. Cependant, l'analyse du gouvernement, elle, n'a pas été faite jusqu'à maintenant.

En accordant des mesures de type « mur à mur » et en coupant l'entièreté des taxes sur le diésel et sur l'essence, on soutient les gazières et les pétrolières. Il faut soutenir les gens, il faut faire un pas de retrait et il faut surtout s'assurer que, à la fin, ce type de mesures ne mettra pas aux gazières et aux pétrolières de s'enrichir davantage.

[Traduction]

Fraser Tolmie (Moose Jaw—Lake Centre—Lanigan, PCC): Monsieur le Président, je vais partager mon temps de parole avec la députée de Saanich—Gulf Islands.

Il y a un adage dans le milieu militaire: les amateurs parlent de stratégie et les professionnels, de logistique. C'est aussi vrai sur une ferme que dans l'armée. Passer des semailles à la récolte est, du début à la fin, un exercice logistique. Il faut que le bon équipement soit au bon endroit au bon moment, avec un réservoir plein. Pour remplir ce réservoir, il faut du diésel. Le diésel n'a rien d'un carburant de luxe. C'est lui qui fait tourner le tracteur et la moissonneuse-batteuse. C'est lui qui fait tourner le camion qui transporte les céréales et la locomotive qui achemine la récolte jusqu'au port. C'est lui qui permet d'exploiter la mine de potasse et qui alimente le camion de gravier, ainsi que les camionnettes que les travailleurs canadiens conduisent au quotidien. Sans diésel, rien ne bougerait dans le système alimentaire canadien. Or, en ce moment, pour des raisons qui sont sous le contrôle du gouvernement, les Canadiens paient le diésel plus cher qu'ils ne le devraient.

Le mois dernier, le prix moyen du diésel s'élevait à 2,74 \$ le litre, contre à peu près 1,53 \$ l'an dernier. C'est un bond de près de 80 %. Le 28 septembre, les Canadiens payaient environ 24 ¢ de plus le litre que la moyenne aux États-Unis et 31 ¢ de plus que la moyenne dans le monde. Notre pays est pourtant quatrième en importance pour ses réserves de pétrole. Les turbulences qui secouent actuellement le monde expliquent la hausse généralisée des prix, mais pas pourquoi cette hausse est plus forte ici qu'à l'étranger.

Je vais parler de mon coin de pays. Les récoltes en Saskatchewan n'ont pas été très bonnes cette année. À cause des champs saturés d'eau, de la chaleur, de la grêle et des retards, les producteurs de ma circonscription sont déjà en retard. S'ajoute à cela le prix du diésel qui a grimpé en flèche au moment où ils en avaient le plus besoin. Selon les Producteurs de grains du Canada, le carburant nécessaire pour une seule grande moissonneuse-batteuse coûterait plus de 15 000 \$ additionnels cette année par rapport à l'année dernière. Selon les rapports publiés cet automne en Saskatchewan, le prix plus élevé du diésel fera monter d'environ 20 \$ les coûts par acre. Le président de l'association des producteurs agricoles de la Saskatchewan a résumé la situation en termes simples. En somme, les agriculteurs ont dû acheter leurs engrais à des prix record au printemps. Maintenant c'est au tour du prix du diésel d'atteindre des sommets et, en plus, les incertitudes commerciales menacent le prix qu'ils obtiendront pour leurs récoltes. Les agriculteurs s'attendent à des dépenses plus élevées et peut-être à des rendements plus faibles.

Voici ce que les députés d'en face doivent comprendre au sujet de l'agriculture. Les agriculteurs sont des preneurs de prix. Un industriel peut augmenter le prix de ce qu'il vend, mais un producteur de colza de la région de Lanigan ou un producteur de blé près de Moose Jaw ne le peut pas. Les agriculteurs vendent leur production au prix mondial du moment, déduction faite des frais de transport. Chaque cent ajouté au coût du diésel vient directement grignoter leur marge. Ils n'ont personne à qui ils peuvent refiler cette augmentation. De surcroît, les coûts du diésel ne s'arrêtent pas aux portes de l'exploitation agricole, puisque les céréales doivent être transportées par camion jusqu'au silo, puis acheminées par train jusqu'à la côte. Les engrais reviennent dans l'autre sens. Les transformateurs, les conditionneurs et les épiciers dépendent eux aussi du carburant. Les coûts s'accumulent à chaque maillon de la chaîne et se répercutent à la caisse, aussi bien à Moose Jaw qu'au centre-ville de Toronto. Taxer le carburant que les agriculteurs utilisent, c'est taxer la nourriture. Taxer le carburant que les camionneurs utilisent, c'est taxer tout ce qu'ils transportent.

Je m'attends à ce que les députés ministériels prennent la parole aujourd'hui pour dire qu'ils ont déjà agi. Ils ont suspendu la taxe

Travaux des subsides

d'accise fédérale sur le carburant et ils ont ensuite prolongé cette suspension. Je le concède. C'était la bonne décision à prendre. Il s'agit d'une mesure que les conservateurs ont réclamée et que les Canadiens ont accueillie favorablement. Examinons toutefois le calendrier. Selon le plan du gouvernement, la taxe d'accise sur le carburant diésel sera rétablie à la moitié du taux le 1^{er} février, puis au plein taux le 1^{er} avril. Quiconque a déjà passé du temps dans les régions rurales de la Saskatchewan comprend immédiatement l'enjeu. La consommation de carburant agricole n'est pas répartie uniformément tout au long de l'année. Il y a deux périodes de pointe: les semailles au printemps et les récoltes à l'automne. Entre les deux, pendant l'hiver, les machines restent au hangar et la facture de carburant est à son plus bas.

• (1145)

L'allégement accordé par le gouvernement survient au moment où les agriculteurs consomment le moins de diésel. La taxe est rétablie le 1^{er} avril, au moment où le sol commence à dégeler et où les camions qui desservent le secteur agricole reprennent du service, lorsque les camions agricoles et les semi-remorques transportent des semences, des engrais et du carburant vers les champs et que les céréales continuent d'être acheminées vers les silos. Les mois les plus calmes apportent un peu de répit, mais la taxe est rétablie pendant les périodes de forte activité.

Les répercussions ne se limitent pas aux agriculteurs. C'est au printemps que les semences sont acheminées, que les engrais sont transportés, et que les camions et les wagons utilisés dans le secteur agricole tournent à plein régime. Tout le monde sait que le gouvernement va rétablir la taxe. Certains députés diront que ce ne sont que 4 ¢ le litre. À Ottawa, 4 ¢, cela peut sembler peu, mais si l'on multiplie ce montant par chaque camion de semences et d'engrais, chaque chargement de céréales acheminé vers le silo, chaque livraison qui permet à une exploitation agricole de fonctionner au printemps, cette somme n'est pas du tout négligeable. Dans une exploitation agricole qui doit déjà faire face au prix record des engrais et du diésel, chaque coût compte.

Voici la question que je pose au gouvernement: si la taxe valait la peine d'être suspendue cet automne, pourquoi vaut-elle la peine de la rétablir au printemps? Personne à la Chambre ne peut promettre que le prix du diésel aura baissé d'ici avril. Si, comme l'indique le communiqué de presse du gouvernement, la mesure vise à aider les secteurs de l'alimentation et de l'agriculture, nous ne devrions pas fixer la date de fin en plein milieu de l'année agricole. Cela ne correspond pas au mode de fonctionnement des agriculteurs. Cela correspond au calendrier budgétaire à Ottawa.

Notre plan est différent. Nous éliminerions toutes les taxes sur le diésel au moins jusqu'à la fête du Canada pour soutenir les agriculteurs pendant la saison des semences, et pas seulement l'hiver, et pour aider les camionneurs à faire leurs livraisons printanières. Nous donnerions ainsi aux Canadiens une véritable marge de manœuvre, et non un compte à rebours.

Travaux des subsides

Je tiens à être honnête avec la Chambre sur un point. Les allègements fiscaux ne suffiront pas à combler un écart de 24 ¢. Les allègements fiscaux serviront de pont. L'approvisionnement est la destination. Le diésel canadien coûte plus cher que le diésel américain parce que nous n'en produisons pas assez nous-mêmes. Dans le Sud de la Saskatchewan, une grande partie du diésel provient de la raffinerie coopérative de Regina. C'est un atout énorme, mais l'Ouest canadien dépend toujours du carburant importé des États-Unis. L'an dernier, près de 80 % des produits pétroliers raffinés que le Canada a importés provenaient des États-Unis.

Depuis des décennies, le Canada exporte son pétrole brut vers le sud et le rachète sous forme d'essence et de diésel au profit des entreprises américaines. Du fait de la faiblesse du dollar canadien, chacun de ces litres importés nous coûte plus cher. Il ne s'agit pas seulement d'un problème d'abordabilité, mais aussi d'une vulnérabilité. Nous avons la ressource. Ce qui nous a manqué, c'est la volonté de bâtir.

Pendant 11 ans, le gouvernement libéral a bloqué et retardé les projets qui nous auraient rendus autonomes, comme la construction d'oléoducs destinés à acheminer le pétrole brut et le diésel canadiens d'un bout à l'autre du pays, l'augmentation de la production et la constitution d'une réserve stratégique pour nous protéger en cas de pénurie. Le projet Énergie Est a été abandonné. Les délais d'approbation s'étendaient sur des décennies. Les investisseurs l'ont remarqué et les capitaux ont été investis ailleurs. Le résultat correspond exactement à celui qui est décrit dans la motion: moins de moyens de produire, de raffiner et de transporter notre propre carburant.

Les députés d'en face ont peut-être un nouveau chef, mais c'est le même caucus et le même Cabinet qui ont dressé ce bilan, et les Canadiens en paient le prix à la pompe. Nous avons un meilleur plan. Nous l'avons présenté dans mon discours. Nous demandons au gouvernement libéral de nous écouter, d'écouter les agriculteurs de ma circonscription et de tout le Canada, car nous sommes un pays producteur d'aliments. Nous sommes un grenier à blé et nous affamons notre propre population à cause des mauvaises politiques libérales. Il faut que cela change. Nous demandons du soutien.

• (1150)

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, c'est important de le préciser d'emblée, puisque le député a voulu donner l'impression entre autres que le gouvernement ne comprend rien à la saison des récoltes, mais le premier ministre a été élu en avril 2025, et la redevance sur les combustibles a été retournée le 20 avril de la même année, ce qui cadre très bien avec le cycle de production agricole, je trouve. C'est justement parce que le gouvernement a vraiment le coût de la vie à cœur que nous proposons la suspension de la taxe.

Le député ne reconnaît-il pas à tout le moins ce fait?

Fraser Tolmie: Ce que je reconnais, monsieur le Président, c'est que je suis ici depuis cinq ans. Le Parti libéral, quant à lui, est au pouvoir depuis onze ans. Les conservateurs tirent la sonnette d'alarme depuis des années afin de protéger les Canadiens face à ce qui se passe dans le monde, mais les libéraux leur ont fait la sourde oreille. Les libéraux n'ont pas réagi. Ils répètent depuis le début que tout est sous contrôle, que tout va pour le mieux, mais tout à coup, ils disent être là pour régler le problème, sauf que le problème, c'est eux qui l'ont créé. Les Canadiens méritent mieux que ça.

Doug Shipley (Barrie—Springwater—Oro-Medonte, PCC): Monsieur le Président, il y a environ un an, j'ai eu la chance de pouvoir me rendre dans la magnifique circonscription du député. Je me souviens d'avoir regardé par le hublot de l'avion et d'avoir vu ces magnifiques champs de canola doré. Je sais que cette culture tient particulièrement à cœur aux agriculteurs de la région.

Je me demande si le député qui vient de prendre la parole pourrait nous expliquer précisément quels seraient les effets de cette motion si elle était adoptée. Dans quelle mesure aiderait-elle ces formidables agriculteurs qui s'occupent de ces magnifiques champs de canola que j'ai pu observer lors de ma visite dans sa circonscription?

Fraser Tolmie: Monsieur le Président, je remercie mon collègue pour cette question pertinente, et je regrette sincèrement de ne pas avoir été présent lorsqu'il est venu dans ma circonscription. Ce n'est qu'un petit point de discorde. Je me suis rendu à Barrie, et il n'était pas là.

Pour répondre à la question, les agriculteurs ont besoin d'un répit. Ils ont besoin d'un gouvernement qui comprend ce qu'ils font réellement. Ils nourrissent les Canadiens et ils nourrissent le monde. Chaque fois que nous leur imposons des taxes ou que nous leur compliquons la vie, que ce soit concernant les engrais ou les carburants, cela a une incidence sur nos aliments et notre chaîne alimentaire. Nous avons besoin d'une meilleure solution pour les agriculteurs. Il leur faut un allègement, et ils en ont assez de ne pas être entendus.

Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, je tiens d'abord à remercier le député de Moose Jaw—Lake Centre—Lanigan de partager son temps de parole avec moi.

Ne convient-il pas qu'il existe sûrement des principes fondamentaux sur lesquels nous pourrions tous nous entendre, à savoir que nous devrions transformer les matières premières ici avant de les exporter, ce qui permettrait de créer des emplois à valeur ajoutée au Canada?

Fraser Tolmie: Monsieur le Président, je tente toujours de trouver un juste milieu et une solution qui convient à tout le monde. C'est ce que nous tentons de faire de notre côté, mais le gouvernement libéral rejette chacune de nos propositions. Je suis toujours pour la valeur ajoutée, surtout dans le cas de l'exportation des récoltes, et cela vaut pour tous les secteurs. Nous avons une raffinerie à Moose Jaw, ainsi qu'à Regina.

• (1155)

Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, la motion présentée aujourd'hui par les conservateurs dans le cadre de leur journée de l'opposition soulève plusieurs points. Je suis d'accord sur certains aspects de la motion, mais pas sur tous.

Je voudrais me concentrer sur les points sur lesquels nous semblons nous entendre. J'y ai déjà fait allusion lors de mon dernier échange avec le député de Moose Jaw—Lake Centre—Lanigan. La motion de l'opposition présentée aujourd'hui par les conservateurs porte sur les mesures que nous pourrions prendre pour créer plus d'infrastructures au Canada afin d'accroître la production canadienne de combustibles fossiles. J'aimerais d'abord m'en tenir à quelques grands principes. C'est d'ailleurs un exercice auquel nous devrions nous livrer plus souvent dans cette enceinte. Il faut essayer de cerner les points sur lesquels nous pouvons nous entendre, puis faire en sorte que les choses se concrétisent.

De toute évidence, il nous faut une taxe sur le carbone à la consommation. Les conservateurs ne seront pas d'accord avec moi, mais il en va de même pour la nouvelle version des libéraux.

J'en profite pour rectifier les propos du député libéral de Winnipeg-Nord, qui a affirmé à plusieurs reprises que notre pays avait élu un premier ministre. Je n'aime pas paraître trop pointilleuse, mais, dans le système de démocratie parlementaire de Westminster, nous n'élisons pas un premier ministre. Dans ce système, nous élisons des députés à la Chambre des communes, et ces députés sont censés être tous égaux. Chaque député est l'égal de ses pairs, et le premier ministre est le premier parmi ses pairs, et non un seigneur élevé au-dessus des autres. Depuis que Pierre Trudeau a créé le Cabinet du premier ministre, on observe une tendance constante — certains diraient insidieuse — à l'accumulation de pouvoirs par ce dernier, ponctuée de temps à autre par des prises de pouvoir majeures.

Revenons aux principes fondamentaux en matière de ressources. L'un des points sur lesquels j'espère que nous pourrions nous mettre d'accord est que l'économie canadienne accuse un retard en matière de productivité. Ne serait-il pas souhaitable de remédier à cette situation et d'améliorer la productivité du Canada? Comment y parvenir? La productivité stagne lorsque nous exportons davantage de matières premières. Elle s'améliore lorsque notre balance commerciale repose davantage sur les produits manufacturés, pour lesquels nous apportons une valeur ajoutée. Cela améliore toujours la productivité.

Le Canada est connu depuis très longtemps comme un pays de bûcherons et de porteurs d'eau. Si nous voulons améliorer notre avenir économique et notre souveraineté économique, nous devons agir sur deux fronts. Premièrement, les Canadiens doivent avoir le contrôle des ressources du pays. Deuxièmement, nous devons transformer davantage les matières premières ici même et exporter ensuite les produits finis. Ces deux mesures nous permettraient de disposer d'une économie plus forte et en meilleure santé. À mon sens, rien de tout cela ne se produit. On parle beaucoup de la diversification de nos marchés d'exportation pour les combustibles fossiles, et j'y reviendrai.

Cependant, je vais revenir à l'essentiel. Le pays est devenu, en substance, une simple succursale. Plus tôt aujourd'hui, un secrétaire parlementaire faisait l'éloge des fonds investis dans un contrat de défense accordé à une entreprise, General Dynamics, filiale à 100 % d'une société américaine. Il ne s'agit pas d'un investissement canadien; il s'agit là encore d'un investissement dans une succursale où, pour ce contrat précis, nous sommes sous le contrôle d'une multinationale basée aux États-Unis.

Essentiellement, nous avons passé des décennies, voire un siècle, à nous plaindre du fait que nous ne contrôlons pas nos propres ressources ici, au Canada, donc que nous n'avons pas de souveraineté en matière de ressources. Je suis donc tout à fait d'accord pour dire que nous devrions disposer de réserves stratégiques, comme notre collègue vient de le mentionner. Si nous avions des réserves stratégiques de nos propres ressources, nous pourrions les contrôler et les protéger contre les droits de douane imposés par la Maison-Blanche. Si nous utilisions notre propre argent pour acheter ce que nous voulions mettre en réserve et si nous le vendions uniquement à des Canadiens ou à des alliés, nous pourrions le faire aux prix du marché — je pense par exemple à la potasse —, afin que les producteurs soient correctement indemnisés. Nous aurions alors cette réserve et nous pourrions la protéger pour les Canadiens.

Travaux des subsides

On pourrait même créer des fonds. Pendant la dernière campagne électorale, le Parti vert a vanté les mérites des obligations d'épargne du Canada. Le directeur parlementaire du budget a évalué le coût de notre proposition. Cette option procurerait aux Canadiens participants un rendement garanti tout en leur donnant l'occasion d'investir dans l'économie du pays et de protéger des ressources stratégiques clés contre les droits de douane américains.

Dans les faits, toutefois, notre économie demeure fondée sur l'extraction et l'expédition. Nous exportons encore des billes de bois brutes de la Colombie-Britannique, alors que nos scieries réclament de la fibre pour pouvoir faire des quarts de travail complets, travailler 24 heures sur 24 et garder les travailleurs en poste dans les collectivités où se trouvent les scieries. Nous ne pouvons toutefois pas donner suite à leurs demandes, parce que nous ne contrôlons pas nos propres ressources. Elles sont expédiées avant d'être transformées.

● (1200)

Même aux États-Unis, ce grand bastion de l'économie de marché, l'État de l'Alaska n'autorise pas l'exportation de saumon non transformé. En revanche, il est tout à fait possible de le faire en Colombie-Britannique. Il y a même des chalutiers-usines au large de nos côtes, si bien que notre saumon sauvage du Pacifique, pêché en Colombie-Britannique, est transformé sur des navires appartenant à des Chinois. Lorsque nous allons à l'épicerie, nous devons veiller soigneusement à acheter un produit de la Colombie-Britannique transformé en Colombie-Britannique, et non un produit sur lequel il est indiqué en petits caractères qu'il a été transformé en République populaire de Chine, à bord d'un chalutier-usine situé au large de nos côtes. Nous devons cesser d'exporter nos matières premières non transformées.

Compte tenu du thème du débat de l'opposition, je vais étoffer un peu plus ce que j'ai l'intention de dire. Ce principe s'applique à toutes les ressources dont j'ai parlé jusqu'à maintenant. Nous devons améliorer notre productivité, créer une valeur ajoutée et ne pas exporter nos produits avant d'en avoir tiré le plus d'avantages économiques possible pour le Canada. Ce que les conservateurs affirment dans leur motion est tout à fait vrai. Nous exportons des combustibles fossiles à l'état brut. Nous ne disposons pas de raffineries pour produire notre propre essence; nos combustibles sont donc acheminés vers les États-Unis, où nous rachetons les produits finis par la suite. Pourquoi en est-il ainsi? Analysons un peu cet état de choses.

Au début des années 1970, il y avait 40 raffineries au Canada. Il y en a maintenant environ 17. Pourquoi leur nombre a-t-il diminué? Ce n'est pas en raison des formalités administratives. En fait, c'est l'application laxiste de la réglementation environnementale qui nous a fait perdre tant de raffineries. Les États-Unis ont instauré des normes de contrôle de la qualité de l'air plus strictes, ce qui a forcé les raffineries américaines à se moderniser continuellement. Cependant, les maîtres de nos raffineries étaient sous contrôle américain et ne se souciaient pas vraiment de la rouille. Ils ne se souciaient pas de savoir si nous étions non concurrentiels, car nous ne serions en concurrence avec eux qu'aux États-Unis de toute façon. Ils n'ont donc pas investi ou ne se sont pas modernisés.

Travaux des subsides

Quand le premier oléoduc Trans Mountain a été construit dans les années 1950, il transportait du pétrole brut de l'Alberta vers la vallée du bas Fraser, à Burnaby. Le pétrole y était traité par quatre raffineries. Cela signifie que les habitants de la vallée du bas Fraser, en Colombie-Britannique, achetaient de l'essence pour leur voiture et du diésel pour leur camion qui étaient transformés localement. Ça coûtait moins cher.

Aujourd'hui, il ne reste plus qu'une raffinerie sur les quatre, et le pétrole acheminé par l'oléoduc Trans Mountain n'est pas destiné au Canada. Il est chargé dans des pétroliers Aframax. L'horrible projet des libéraux détruira Roberts Bank, une zone fragile extrêmement importante sur le plan écologique. La zone deviendra le point d'arrivée d'un oléoduc destiné au transport du bitume dilué, qui sera chargé dans de plus grands pétroliers et expédié à l'étranger. Il sera surtout envoyé vers le sud, pas en Asie.

Pour ce qui est de la petite partie de nos exportations vers l'Asie, je vais faire référence à un passage de l'énoncé économique du printemps, qui est la plus récente source d'information dont je dispose. Quatre-vingt-dix pour cent des exportations canadiennes de combustibles fossiles vont aux États-Unis. Et ce, après que les Canadiens ont financé la construction de l'oléoduc Trans Mountain pour l'acheminement du bitume dilué à partir de Burnaby. La majeure partie est acheminée vers le sud.

Ce qui va en Chine, soit dit en passant, et c'est bon à savoir, c'est du bitume dilué. Le bitume est une substance de goudron solide à laquelle on ajoute un diluant pour le faire circuler dans un pipeline. C'est tout. Il n'y a aucune valeur ajoutée. Quand le bitume dilué arrive à une raffinerie, on doit en retirer le diluant, car il ne fait pas partie d'un produit amélioré. Ensuite, le produit est renvoyé au Canada. La seule partie du réseau de pipelines de Kinder Morgan que les libéraux ont conservée lorsqu'il a été vendu, c'est celle qui part du Nord des États-Unis pour qu'on puisse extraire le diluant de la bouillie diluée reçue et réexpédier le produit dans le Nord de l'Alberta.

Cependant, selon les statistiques les plus récentes que j'ai pu trouver, entre le tiers et la moitié du bitume acheminé en Chine est du bitume solide, du goudron, dont on se sert pour paver les routes. J'imagine que les petits génies du Cabinet du premier ministre à la recherche de grands slogans ne veulent pas qualifier le Canada de superpuissance du goudron; ils prétendent donc qu'il s'agit d'une superpuissance énergétique alors que nous exportons du bitume dilué.

Pourquoi ne pas construire des raffineries ici? Ça coûte cher. Le rendement du capital investi est faible. Si le rendement du capital investi était élevé, les producteurs voudraient construire des raffineries. Cependant, depuis 2019, la politique du Parti vert consiste à transformer nos produits de combustibles fossiles ici, à n'utiliser que du pétrole canadien ici et à ne pas être asservis aux sociétés américaines qui, à l'heure actuelle, possèdent la majeure partie du secteur pétrolier et gazier au pays. Ce sont des Canadiens qui devraient en être propriétaires.

• (1205)

Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton—Bkejwanong, Lib.): Monsieur le Président, j'ai bien aimé ce que la députée d'en face a dit au début de son discours, lorsqu'elle a déclaré que ce serait bien si nous pouvions collaborer à la Chambre sur les choses que nous avons en commun. En ce qui concerne la production de diésel et la réduction de la consommation de diésel au Canada, je pense qu'il y a un certain nombre de stratégies sur lesquelles nous pourrions nous

mettre d'accord, comme, par exemple, notre stratégie en matière d'électricité visant à remplacer une partie du diésel consommé. Il y a également notre idée relative à nos petits réacteurs nucléaires modulaires. Je pense que cette technologie serait excellente pour le Nord afin d'éventuellement chauffer des serres et de lutter contre l'insécurité alimentaire dans cette région.

Je me demande si c'est le genre de choses sur lesquelles la députée pense qu'il serait bon de collaborer.

Elizabeth May: Monsieur le Président, j'adore être d'accord avec la députée de Sarnia—Lambton—Bkejwanong. Malheureusement, cette fois-ci, ce ne sera pas le cas.

Ce que nous n'avons pas, comme elle l'a dit, ce sont « nos » petits réacteurs modulaires. Dans le monde industrialisé, il n'y en a pas un seul qui est exploité à des fins commerciales. Il y en a peut-être un en Chine, mais c'est difficile à vérifier. Il s'agit d'une technologie de l'avenir qui comporte de nombreux problèmes, dont des coûts très élevés. Si nous voulons l'électricité la moins chère, la plus fiable et la plus rapide possible, nous devrions mettre en place des centrales solaires et des parcs éoliens aussi rapidement que possible, avec une capacité de stockage dans des batteries.

Fraser Tolmie (Moose Jaw—Lake Centre—Lanigan, PCC): Monsieur le Président, tout au long de mon intervention et de la sienne, nous avons échangé des questions sur certains points communs auxquels nous sommes confrontés et sur certains des défis auxquels sont confrontés les agriculteurs de ma circonscription. J'aimerais savoir quels sont les effets que sa circonscription subit en matière de sécurité alimentaire et face à la hausse des coûts du carburant et comment cela affecte ses concitoyens.

Elizabeth May: Monsieur le Président, l'un des principaux irritants dans Saanich—Gulf Islands est l'utilisation des aires de mouillage comme stationnements gratuits pour les grands vraquiers. Le Port de Vancouver laisse simplement attendre des navires qui ne sont pas encore pleins. Pourtant, comme le député le sait, les producteurs de grains des Prairies sont déjà confrontés à d'importants retards lorsqu'il s'agit d'acheminer leur grain jusqu'au port et de le faire parvenir rapidement à leurs acheteurs.

La situation s'est détériorée depuis la disparition de la Commission canadienne du blé. Le CN et le CP paraissent toujours pris au dépourvu lorsque vient le temps d'acheminer les récoltes, comme si la récolte automnale des céréales était un événement imprévisible. D'un côté, il y a le CN, dont les principaux actionnaires sont Bill et Melinda Gates. De l'autre, il y a le CP ou, au long, le Chemin de fer Canadien Pacifique Kansas City. Ni l'un ni l'autre ne semblent particulièrement préoccupés par les difficultés qu'éprouvent les agriculteurs canadiens à faire parvenir leurs récoltes aux marchés.

Mes concitoyens sont très inquiets à ce sujet. À un moment donné, il a même fallu transporter le grain des Prairies par camion, ce qui a fait exploser les coûts. Nous avons même failli manquer de nourriture pour le bétail sur l'île de Vancouver en raison des graves faiblesses de la chaîne d'approvisionnement. Le problème n'est pas le prix du diésel; c'est simplement une question de mauvaise planification et de mauvaise gestion.

Travaux des subsides

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais revenir sur un point. Nous parlons de diversification, et un aspect important de cette diversification consiste en fait à travailler en collaboration avec les différents ordres de gouvernement et avec le secteur privé afin, par exemple, d'augmenter le nombre de raffineries au Canada. Je pense qu'il est important de reconnaître, lorsque nous parlons de ces initiatives, des projets à venir, que bon nombre de ces projets sont le fruit de discussions qui ont eu lieu au cours des 18 derniers mois.

Je me demande si la cheffe du Parti vert peut nous faire part de ses réflexions sur l'importance de travailler en collaboration, car il est très difficile d'avancer seul.

• (1210)

Elizabeth May: Monsieur le Président, rien de ce qui a été dit au cours des 18 derniers mois, des deux dernières années ou des cinq dernières années n'a quoi que ce soit à voir avec le fait de s'approprier nos propres ressources. Il faudrait remonter à Peter Lougheed pour trouver un dirigeant qui comprend les principes de la gestion et du contrôle d'une ressource fossile. Sa première règle était de penser comme un propriétaire. Ce n'est pas ce que nous faisons. Nous pensons comme des serfs: que pouvons-nous faire pour mieux servir les maîtres de l'univers qui sont à la tête de l'industrie pétrogazière à l'échelle mondiale? L'industrie pétrogazière du Canada leur appartient, mais nous prétendons qu'elle est canadienne.

Je vais citer un rapport publié en 2021 par Gord Laxer et intitulé « Posing as Canadian », c'est-à-dire faire semblant d'être canadien. Quelque 98 % des entreprises de l'Association canadienne des producteurs pétroliers utilisent...

Le vice-président: Nous reprenons le débat. Le député de Québec-Centre a la parole.

[Français]

L'hon. Jean-Yves Duclos (Québec-Centre, Lib.): Monsieur le Président, je vais partager mon temps de parole avec le député de Prince George—Peace River—Northern Rockies.

J'ai la chance de prendre la parole aujourd'hui pour parler d'une préoccupation importante pour le bien et le bien-être des gens de ma circonscription. Je parle évidemment du coût élevé de la vie.

Toutefois, avant d'y procéder, j'aimerais souligner l'élection de trois députés provinciaux importants qui vont jouer un rôle important pour les gens de ma circonscription au cours des prochaines années, soit Patrick Paquet, Étienne Grandmont et Julie White. Ce sont trois députés de partis provinciaux différents les uns des autres avec lesquels j'ai beaucoup hâte de travailler pour investir dans notre communauté, appuyer les familles de la classe moyenne et ceux et celles qui en ont particulièrement besoin.

J'aimerais aussi souligner toute l'estime que j'ai pour deux députés qui ont quitté leur fonction, soit parce qu'ils se sont retirés de la vie politique ou parce qu'ils ont été défaits hier soir, soit Mario Asselin et Pascal Paradis. MM. Asselin et Paradis ont énormément travaillé pour le bien-être de leurs concitoyens et je voulais le souligner. Je souhaite aussi souligner, évidemment, le travail des bénévoles de toutes les équipes de campagne électorale et mentionner à quel point les équipes de circonscription des anciens députés vont vivre des bouleversements. Je souhaite tout le meilleur, santé, bonheur et succès dans le futur pour ces députés et pour toutes les équipes qui les ont accompagnés.

Revenons au coût de la vie. Nous reconnaissons que beaucoup de Canadiens, y compris dans ma circonscription, ont de la difficulté à joindre les deux bouts. Plusieurs ont de la difficulté à payer la nourriture à l'épicerie, à faire le plein d'essence, à payer le loyer qui est aussi très élevé et les factures additionnelles. Nous comprenons également que le prix très élevé du diésel cause des problèmes à beaucoup de Québécois et de Canadiens. C'est un phénomène que l'on observe partout sur la planète et il faut comprendre, comme tous le font déjà, que plusieurs facteurs échappent au contrôle du Canada et du gouvernement canadien. Cela dit, je tiens à souligner que les prix du diésel ici, au Canada, demeurent plus bas que dans la plupart des autres pays du G7.

Le coût de la vie demeurant une préoccupation importante pour le gouvernement canadien, nous avons déjà mis de l'avant et continuerons de mettre de l'avant de nombreuses mesures pour aider les Canadiens dans ces moments difficiles. Par exemple, nous avons réduit les impôts de 22 millions de Canadiens de la classe moyenne et avons éliminé la tarification fédérale du carbone pour les consommateurs. Le gouvernement canadien a aussi supprimé ou réduit la TPS sur les habitations neuves admissibles pour les acheteurs d'une première propriété. Nous avons instauré, il y a quelques mois à peine, l'Allocation canadienne pour l'épicerie et les besoins essentiels, afin d'offrir un soutien direct aux ménages qui en ont le plus besoin. J'y reviendrai dans un instant.

C'est aussi avec l'objectif d'aider en matière de coût de la vie que nous avons déposé le projet de loi C-38, la loi sur l'abordabilité des carburants au Canada. Avec le projet de loi C-38, nous prolongeons jusqu'au 31 janvier 2027 la suspension temporaire de la taxe d'accise fédérale sur les carburants. Concrètement, ça veut dire que les Canadiens continueront d'épargner environ 5 \$ chaque fois qu'ils feront le plein d'un réservoir d'essence.

Comme on l'a sûrement constaté, l'impact de cette mesure, lorsqu'elle a été mise en place en avril, a été immédiat. Le prix à la pompe a immédiatement diminué d'approximativement 11 ¢ le litre en moyenne partout au Canada. En prolongeant cet allègement jusqu'au mois de janvier, nous allons pouvoir continuer de soutenir les Canadiens et les entreprises qui souffrent du prix élevé du carburant de manière générale. La taxe d'accise sera graduellement remise en vigueur. Après la suspension temporaire actuelle, elle sera imposée à seulement la moitié des taux réguliers pendant deux mois, ce qui correspond environ à 5 ¢ par litre d'essence et à 2 ¢ par litre de diésel en février et en mars 2027.

Par ailleurs, la motion que nous débattons aujourd'hui porte surtout sur le prix de l'énergie, mais il faut évidemment analyser tout cela dans un contexte plus large, soit le contexte de l'abordabilité pour les Canadiennes et les Canadiens. Nous avons déjà mis de l'avant de nombreuses mesures pour aider les Canadiens à boucler leur budget. Un bon exemple, comme mentionné plus tôt, est la nouvelle Allocation canadienne pour l'épicerie et les besoins essentiels. Il s'agit d'une version considérablement bonifiée de ce qui était auparavant connu comme le crédit pour la TPS.

Travaux des subsides

● (1215)

La grande différence est que, avec cette bonification, les Canadiens recevront 25 % plus d'argent cette année et au cours des quatre années de prestations qui vont suivre. Ces versements non imposables profitent à plus de 12 millions de Canadiens à revenu faible ou modeste, dont plusieurs dizaines de milliers de personnes dans ma propre circonscription. Si nous considérons le supplément unique de l'allocation qui a été versée cet été, une famille de quatre personnes recevra jusqu'à 1 900 \$ cette année et environ 1 400 \$ pour chacune des quatre années à suivre. Les familles canadiennes admissibles ont d'ailleurs justement reçu un versement hier, le 5 octobre, et le prochain sera versé dans trois mois.

Je terminerai par un résumé très rapide de quatre mesures très importantes en matière d'abordabilité pour les gens de ma circonscription.

Premièrement, on peut penser à l'Allocation canadienne pour enfants, qui réduit la pauvreté de 50 %, en particulier dans les quartiers de ma circonscription où les familles peinent à joindre les deux bouts. Ce sont neuf familles sur dix qui reçoivent cette allocation.

Deuxièmement, on peut penser au Régime canadien de soins dentaires: 88 % des participants, dont plusieurs dizaines de milliers de personnes dans ma circonscription, se disent très satisfaits. Ce sont 6 millions de personnes qui sont inscrites au Régime canadien de soins dentaires, dont un très grand nombre au Québec. Cela réduit aussi la pression sur le système de santé au Québec, qui en a bien besoin, et cela améliore non seulement la santé buccodentaire, mais la santé générale. Troisièmement, il y a le Programme national d'alimentation scolaire du Canada, qui aide 100 000 enfants au Québec seulement à arriver à l'école le ventre plein. Le Pignon Bleu, dans ma circonscription, fait un travail extraordinaire pour être partenaire de ce programme important. Ce n'est pas seulement de la nourriture, c'est de la nourriture saine, consommée et produite localement qui contribue à l'épanouissement global des enfants. Quatrièmement, on peut penser au programme national de services de garde. Ce sont 900 000 enfants au Canada qui en profitent. Huit provinces ont réduit leurs frais de garde à 10 \$ par jour partout au pays et les autres provinces et territoires ont réduit de plus de 50 % les frais de garde pour les enfants. Au Québec, ce sont 2 milliards de dollars de transferts fédéraux au gouvernement provincial, ce qui équivaut au financement de 150 000 places en services de garde au Québec seulement.

En terminant, je sais qu'il y a encore beaucoup à faire, mais nous serons toujours là pour aider les Canadiens et les Canadiennes, particulièrement ceux et celles qui en ont davantage besoin.

Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, je suis honorée de poser une question à mon cher collègue l'ancien ministre.

Ma question porte particulièrement sur l'industrie pétrolière. J'ai déjà fait un discours au sujet des propriétaires du secteur des énergies fossiles au Canada, qui sont majoritairement contrôlés par des intérêts américains.

Je voudrais demander à l'ancien ministre s'il est d'accord avec moi qu'il vaudrait mieux réorienter nos choix en matière d'énergie vers les industries canadiennes.

L'hon. Jean-Yves Duclos: Monsieur le Président, je remercie ma collègue, qui est malheureusement un peu plus loin physiquement de moi qu'elle était auparavant. J'ai toujours eu d'excellentes

conversations avec cette députée, dont l'expérience et l'expertise inspirent beaucoup d'autres députés moins expérimentés à la Chambre.

Je voudrais dire qu'il y a effectivement deux enjeux. Le premier est évidemment de protéger les travailleurs et les travailleuses du Canada, y compris ceux du secteur du gaz et du pétrole. Le deuxième est de veiller à ce que les profits et le contrôle associés à cette industrie restent le plus possible au Canada.

Cela fait partie d'une démarche plus large du gouvernement canadien visant à assurer la souveraineté, non seulement en matière d'énergie, mais aussi en matière économique, notamment en ce qui concerne le contrôle des grandes propriétés et des grandes industries.

● (1220)

[Traduction]

John Barlow (Foothills, PCC): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de tout le travail qu'il accomplit.

Les libéraux parlent de cohérence et de prévisibilité. Qu'en est-il de la prochaine version du projet de loi? J'imagine qu'il s'appellera « Loi visant à bâtir un Canada vraiment fort ».

Nous avons connu trois versions différentes d'un projet pilote sur l'interconnexion pour le transport des céréales au Canada. Il y en a eu une en 2014, une en 2018 et une en 2023. La poursuite de ces projets pilotes empêche les transporteurs et les expéditeurs de céréales d'investir dans des voies d'évitement afin de garantir le succès effectif de l'interconnexion.

Si la prévisibilité est un élément important de ce projet de loi, pourquoi les libéraux lancent-ils un énième projet pilote sur l'interconnexion au lieu de rendre cette mesure permanente?

[Français]

L'hon. Jean-Yves Duclos: Monsieur le Président, je suis tout à fait d'accord sur l'importance et l'utilité d'avoir des projets pilotes. Ce n'est pas toujours comme ça, mais c'est souvent comme ça que les leçons sont générées localement pour des projets bien ciblés. Ensuite, si ça vaut la peine et si c'est approprié, on élargit ces projets pilotes dans le temps et partout au pays.

Mon collègue est plus expert que moi sur cette question, mais je partage comme lui le souhait de voir comment les leçons apprises de ce projet pilote pourraient servir à prolonger, dans le temps et partout au pays, le projet pilote en question.

[Traduction]

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, comme mon collègue le sait, l'idée de cette exonération de la taxe d'accise vise en grande partie à rendre la vie plus abordable pour les Canadiens. Cela s'inscrit dans le cadre d'un programme plus large proposé par le gouvernement.

Je me demande si le député pourrait nous expliquer plus en détail pourquoi il est important de mettre en place des mesures comme celle-ci, qui vise à rendre la vie plus abordable, afin de soutenir les Canadiens.

[Français]

L'hon. Jean-Yves Duclos: Monsieur le Président, il y aurait beaucoup à dire en matière de mesures pour l'abordabilité pour les Canadiens en général.

Travaux des subsides

[Traduction]

Je vais attirer l'attention sur un exemple en particulier dont on parle peut-être trop peu à la Chambre. Je pense au programme universel de garde d'enfants que nous avons mis en place il y a quelques années à peine. J'étais au Québec à la fin des années 1990 et au début des années 2000, quand un programme du genre y a été mis en œuvre. Depuis plusieurs décennies, les provinces et les Canadiens attendaient avec impatience un tel programme. Beaucoup pensaient qu'il ne verrait jamais le jour, mais il a d'abord été mis en place au Québec, puis il a finalement été étendu aux enfants et aux familles de tout le Canada, et 900 000 enfants en bénéficient aujourd'hui chaque jour.

Bob Zimmer (Prince George—Peace River—Northern Rockies, PCC): Monsieur le Président, je suis reconnaissant de pouvoir intervenir au sujet du prix du diésel. Au fond, la question se rapporte au coût de l'alimentation et au prix élevé des aliments, en particulier dans le Nord du Canada.

Je vais rappeler une promesse du premier ministre durant la dernière campagne électorale. C'est drôle que certains s'attendent à ce qu'on oublie les promesses du premier ministre. Ce sont pourtant elles qui l'ont porté au pouvoir. Il a été élu parce qu'il avait les faites. Celle dont je vais parler s'adressait aux Canadiens du Grand Nord: le premier ministre avait promis de se faire évaluer en fonction des prix à l'épicerie.

Pourquoi le panier d'épicerie coûte-t-il aussi cher dans le Grand Nord? La raison tient en trois mots: frais de transport. Or, comme on le sait, étant donné la hausse du prix du diésel, ces frais déjà élevés ont encore grimpé. C'est entre autres ce qui a incité notre chef à proposer un plan d'urgence visant à alléger le prix des carburants qui prévoit la préautorisation de permis d'urgence ainsi que des allègements fiscaux pour la construction d'infrastructures liées au diésel telles que des raffineries, des oléoducs, des réseaux ferroviaires et des installations de stockage. De plus, le plan supprimerait toutes les taxes sur la consommation de diésel au moins jusqu'à la fête du Canada et il éliminerait définitivement les taxes sur la production de diésel, tout en demandant au gouvernement de se fixer pour objectif de porter la production canadienne de diésel à 1 million de barils par jour afin de permettre à toutes les entreprises d'ici et à tous les consommateurs canadiens d'avoir accès au diésel canadien.

Une fois de plus, le premier ministre a promis qu'on pourrait le juger à l'aune des prix à l'épicerie. Je le constate tous les jours. Je répondais simplement à une publication sur les réseaux sociaux. Il est vrai que dans le Nord, les prix ont toujours été élevés. Ils l'ont toujours été, mais ils sont encore plus élevés depuis que le premier ministre a promis, il y a à peine 18 mois, qu'il allait les faire baisser. Pour ma part, comme pour les habitants du Nord, la promesse qu'il a faite aux Canadiens ne s'arrêta pas aux frontières du Nord.

Quelles sont les répercussions de la hausse du coût du carburant sur ce que les Canadiens voient à l'épicerie? Un article paru dans *Bloomberg* le 29 septembre dernier indique que les prix du diésel atteignent des sommets historiques, et que cette hausse frappe les consommateurs plus durement que jamais. On y ajoute que les experts affirment que la hausse du coût du carburant se traduira par une augmentation du prix d'une foule d'articles, qu'il s'agisse de denrées alimentaires, de vêtements ou encore de matériaux de construction. Cette tendance devrait se poursuivre au cours des prochains mois, étant donné que la demande pour le diésel est appelée à augmenter encore à l'approche de l'hiver.

Citant Mike Millian, le président de l'Association canadienne du camionnage d'entreprise, l'article précise que, pour un semi-remorque, le coût d'un trajet aller-retour Montréal-Toronto qui aurait coûté environ 850 \$ le 1^{er} janvier dernier s'élève maintenant à 1 400 \$. Toujours selon M. Millian, il s'agit d'une situation vraiment dramatique, d'une augmentation difficile à absorber.

Imaginons ce trajet, qui n'est que d'environ 1 000 kilomètres. Or, la majeure partie de la nourriture destinée au Nord provient d'Edmonton; elle part de là en direction nord. Imaginons l'augmentation du coût des aliments quand l'aller-retour entre Edmonton et Tuktoyaktuk est de 7 000 kilomètres. Le calcul est facile: il coûte sept fois plus cher que le trajet entre Montréal à Toronto.

Toujours selon l'article, le diésel alimente des industries, comme l'agriculture, l'exploitation minière et la fabrication, et plus ces industries ont de grosses dépenses, plus le prix des produits de consommation risque d'augmenter.

Citant M. Millian, l'article souligne que tout le monde en souffre et que personne n'est épargné.

Selon Gary Sands, vice-président principal de la Fédération canadienne des épiciers indépendants, qui représente environ 6 900 magasins, les entreprises expéditrices et les détaillants, qui sont obligés de payer ces frais de transport supplémentaires, se trouvent à leur tour forcés d'augmenter les prix que paient les consommateurs. Un épicier indépendant, qui a une marge globale de 2 % et qui se fait imposer par ses fournisseurs des suppléments, est mal pris. C'est très difficile pour lui de ne pas les refiler à ses clients.

Voilà la réalité à laquelle nous sommes confrontés. C'est pourquoi notre chef a présenté le plan d'urgence que nous proposons, ce qui permettrait de réduire le coût du diésel pour essayer, à tout le moins, de faire baisser ces coûts ou de les maintenir à un niveau inférieur à celui d'aujourd'hui.

J'ai un autre article. Il s'agit d'un article de CBC sur la montée en flèche du prix du diésel et les raisons pour lesquelles les Canadiens pourraient bientôt en ressentir les effets à l'épicerie. C'est l'autre aspect dont nous n'avons pas vraiment parlé. Nous avons parlé de l'augmentation des prix, mais pourquoi? L'offre est insuffisante.

• (1225)

« Selon les experts, le problème, c'est que le diésel se fait extrêmement rare. » L'article se poursuit ainsi: « Ce problème risque de devenir en quelque sorte un tueur silencieux de l'économie nord-américaine s'il n'est pas résolu dans les prochains mois », a déclaré Patrick De Haan, chef de la société d'analyse pétrolière GasBuddy, à CBC News.

« Selon Dan McTeague, analyste spécialisé en énergie, le prix du diésel a historiquement tendance à augmenter encore plus en hiver, ce qui signifie qu'on pourrait "se diriger vers un hiver très, très coûteux, non seulement pour les camionneurs, mais aussi pour le secteur des transports, les compagnies aériennes, les compagnies ferroviaires et tout le reste, et pour les consommateurs". »

« C'est une source d'inquiétude pour les Canadiens, car chaque fois que le prix du diésel augmente, cela a des répercussions sur tous les maillons de la chaîne d'approvisionnement alimentaire: le transport, l'entreposage et la production, selon Evan Fraser, de l'Arrell Food Institute de l'Université de Guelph. »

Travaux des subsides

Certains diront que toute cette situation en Iran ne relève pas du premier ministre, mais ce dernier peut prendre des mesures au Canada dès maintenant pour limiter les répercussions de ce conflit sur les transporteurs qui acheminent nos aliments vers les régions éloignées, répercussions qui finissent par avoir une incidence sur les consommateurs. Il peut apporter ce changement. Même s'il ne peut pas influencer sur ce qui se passe en Iran, il peut tout de même contribuer à faire baisser le prix du diésel au Canada aujourd'hui en votant simplement en faveur de notre plan visant à réduire les taxes sur le diésel et à augmenter l'offre de diésel au pays.

Encore une fois, je demande simplement au premier ministre de faire ce qui s'impose. Je n'ai pas eu l'occasion de demander aux libéraux s'ils vont appuyer notre plan et notre plan d'aide d'urgence pour réduire la facture à la pompe, mais ils sont confrontés à un choix: ils peuvent appuyer notre plan et diminuer considérablement les répercussions de la hausse du prix du diésel sur le coût des aliments au Canada. Je me suis renseigné sur les prix et le coût des aliments dans le Nord du Canada. Je visite la région depuis plusieurs années maintenant et, au cours des trois dernières années, j'ai vu le prix des aliments croître. Le premier ministre a regardé directement dans une caméra et a promis aux habitants du Nord que les libéraux seraient évalués en fonction des prix à l'épicerie et du coût du chauffage domestique. C'est sur cela qu'on allait les évaluer. Il a promis que s'il était élu premier ministre, tout irait bien. Ce n'est actuellement pas le cas.

Les prix ne baissent pas. Même dans ma ville, Fort St. John, les prix ne baissent pas. Une douzaine d'œufs coûte environ 8 \$ et un pain, environ 7 \$, selon le type de pain. Le lait coûte de plus en plus cher. J'ai dit hier que l'été dernier, un 4 litres de lait coûtait 18 \$ à Inuvik. Imaginons une famille qui doit acheter un 4 litres de lait à ce prix. Une famille avec deux enfants consommerait environ deux 4 litres de lait par semaine. C'est à peu près ce que nous consommons chez nous. Même le prix du lait est devenu exorbitant en raison de la hausse des coûts de transport.

Au tout début, j'ai demandé pourquoi la nourriture coûte si cher dans le Nord. La réponse tient en quelques mots: les coûts de transport. Le premier ministre a toutefois le choix aujourd'hui. Il peut voter en faveur de notre motion visant à réduire le prix du diésel, car une réduction des coûts liés au chauffage, au transport et aux aliments profiterait aux consommateurs canadiens. Il peut donc voter pour notre motion ou il peut voter contre et faire grimper le prix des aliments dans le Nord. C'est son choix.

● (1230)

Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton—Bkejwanong, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement est évidemment déterminé à réduire les impôts pour les Canadiens. Nous avons présenté le projet de loi C-38 pour éliminer la taxe sur tous les carburants. J'espère que le député d'en face est d'accord pour dire qu'il est très difficile de prédire l'évolution de la situation mondiale en ce qui concerne le détroit d'Ormuz et les différents conflits qui s'annoncent.

Ne convient-il pas qu'il est prudent de continuer à surveiller la situation et de mettre en place des mesures d'abordabilité adaptées en attendant d'en savoir plus sur la situation mondiale?

Bob Zimmer: Monsieur le Président, je trouve que ces propos sont un peu vagues. Nous avons constaté que les libéraux sont restés discrets face à l'augmentation du prix du diésel. Notre plan est bien plus rigoureux et bien plus efficace: grâce à la préautorisation de permis d'urgence et à des allègements fiscaux, on supprimerait

toutes les taxes sur la consommation de diésel au moins jusqu'à la fête du Canada, on supprimerait définitivement les taxes sur la production de diésel et on augmenterait même notre réserve pour la faire passer à 1 million de barils par jour.

Notre plan serait une réponse bien plus efficace à la crise du diésel, et il le serait aussi pour de futures crises semblables.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Monsieur le Président, le discours de mon collègue, plus précisément la motion des conservateurs qui est débattue aujourd'hui, n'est pas différent des débats auxquels ils nous ont habitués. Je pense que presque toutes les journées de l'opposition à la Chambre ont été des journées de l'opposition conservatrices dont l'objectif était de favoriser les pétrolières.

Toutefois, si on observe les réactions des derniers mois aux tensions internationales, il y a eu une pression pour diminuer la taxe sur l'essence, ce que les conservateurs ont obtenu parce que les libéraux le leur ont octroyé. Il y a eu une augmentation vraiment substantielle de toutes les subventions possibles de la part du fédéral pour les pétrolières. On s'est même engagé, la semaine dernière, à acheter un nouveau pipeline et à le construire aux frais des contribuables.

Or tout cela n'a eu aucun effet sur les prix à la pompe. En fait, les prix à la pompe continuent d'augmenter. Si on regarde bien, tout ce qui augmente, ce sont les profits des pétrolières. M. et Mme Tout-le-Monde continuent de payer plus cher, malgré le fait qu'on donne plus d'argent aux pétrolières.

Mon collègue pense-t-il vraiment qu'il a la bonne solution?

● (1235)

[Traduction]

Bob Zimmer: Monsieur le Président, cette question était plutôt déconnectée de la réalité si le député dit que notre proposition viendrait seulement enrichir les compagnies pétrolières et gazières. En fait, cette mesure permettrait aux consommateurs d'avoir plus d'argent dans leurs poches, puisqu'ils paieraient moins cher à l'épicerie.

Je mets le député au défi de venir avec moi dans l'Arctique à n'importe quel moment de l'année et d'examiner le prix des aliments et le coût de leur transport. Nos efforts visent à réduire les coûts de transport afin de réduire le coût des aliments pour les habitants du Nord. Voilà notre objectif. Je ne sais pas trop quel est l'objectif du député.

Rob Morrison (Columbia—Kootenay—Southern Rockies, PCC): Monsieur le Président, les choses se compliquent vraiment. Là où je vis, dans le Sud de la Colombie-Britannique, le diésel coûte 3 \$ le litre. L'industrie forestière souffre et les coûts de transport sont énormes parce que nous sommes petits. Ce que j'aime beaucoup de la mesure proposée, c'est qu'elle est plus complète. Elle permettrait non seulement de réduire le prix du diésel dès maintenant, mais aussi de favoriser la production, un élément très important. Il nous faut autre chose qu'une solution expéditive.

Travaux des subsides

Bob Zimmer: Monsieur le Président, cela montre que le gouvernement actuel semble se contenter d'éteindre des feux au fur et à mesure. C'est tout le contraire de notre gouvernement conservateur éventuel et futur, des déclarations de notre chef et de notre capacité à gouverner. Nous avons un très bon plan qui changerait la donne non seulement à court terme, mais aussi pour l'avenir des Canadiens; ce plan permettrait de réduire les coûts et d'apporter davantage de sécurité aux travailleurs forestiers et aux camionneurs qui acheminent les aliments vers le Nord, et en fait à tout le monde. Nous avons un plan, et je suis convaincu que les libéraux le soutiendront aujourd'hui.

John Barlow (Foothills, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole au sujet de notre motion de l'opposition, qui offrirait des solutions et permettrait aux Canadiens de tout le pays d'économiser de l'argent.

J'ai également l'honneur de partager aujourd'hui mon temps de parole avec le député de Battle River—Crowfoot.

J'ai souvent dit à la Chambre qu'il ne peut y avoir de nourriture sans exploitations agricoles. Il est très important de préciser aussi que le prix de la nourriture ne peut pas être abordable si les prix agricoles ne le sont pas. Il est essentiel que les Canadiens comprennent le lien entre ce qui se passe dans les exploitations agricoles en matière de production alimentaire et l'incidence des coûts des intrants agricoles sur le coût des produits alimentaires à l'épicerie. J'y reviendrai plus tard aujourd'hui.

Je tiens d'abord à remercier tous les agriculteurs de ma circonscription, Foothills, qui terminent leurs récoltes. Bon nombre d'entre eux ont travaillé religieusement, 24 heures par jour, pour engranger ces récoltes. Beaucoup d'entre eux viennent tout juste de terminer, et les récoltes s'annoncent bonnes dans tout le Sud de l'Alberta. Nous sommes très heureux et fiers de tout le travail qu'ils ont accompli pendant les semailles, tout au long de l'été et de la saison des récoltes. Comme nous sommes conscients de la fierté que les agriculteurs tirent de leur travail, nous savons l'anxiété qu'ils ont ressentie en voyant le prix de leurs intrants augmenter de façon exponentielle entre l'année dernière et cette année.

Je tiens à faire part à la Chambre de certaines des histoires que m'ont racontées des agriculteurs, non seulement dans ma circonscription, mais aussi des quatre coins du Canada.

J'ai parlé à l'un d'entre eux dimanche, alors que je me rendais à l'aéroport en voiture. Roy m'a expliqué qu'ils terminaient la récolte lundi et qu'il allait devoir avoir une discussion très difficile avec sa famille. D'habitude, il prévoit un budget d'environ 50 000 \$ pour ses frais de carburant liés à la récolte. Cette année, sa facture a dépassé les 130 000 \$. Il doit maintenant discuter avec sa famille pour savoir où ils vont trouver l'argent nécessaire pour payer cette facture de carburant. Il se montre honnête avec sa famille. Il ne sait pas comment ils vont s'en sortir, et c'est une histoire que j'ai entendue de la bouche d'agriculteurs partout au pays. Malheureusement, c'est une histoire qui est devenue bien trop courante.

Un autre agriculteur de ma circonscription possède une petite exploitation qui s'étend sur environ 2 000 acres. Cette année, sa facture de carburant a augmenté de 20 000 \$ par rapport à ce à quoi il est habitué, ce qui représente près de 18 000 litres de carburant.

À la ferme familiale de Kate, en Saskatchewan, on devra débours 90 000 \$ supplémentaires pour la facture de carburant liée à la récolte de cette année.

Aike, un producteur de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, a déclaré que quand le prix du carburant augmente, tout devient plus cher sur l'île. Pour mettre les choses en perspective, il s'attend cette année à une hausse de 70 % de ses frais de carburant par rapport à la même période l'année dernière. Et ce n'est que le témoignage d'un seul agriculteur.

Nathan, un autre agriculteur de l'Île-du-Prince-Édouard, a dit que les prix élevés du diesel pèsent lourdement sur ses résultats financiers. L'année dernière, ses dépenses totales en diesel pour l'ensemble de la récolte s'élevaient à environ 7 000 \$. Cette année, alors qu'il n'en est qu'à la moitié de la récolte, elles ont déjà dépassé les 14 000 \$. Il a déclaré: « Chaque année, je dis que c'est la récolte la plus coûteuse que nous ayons jamais eue, [et] je commence à en avoir un peu marre de le répéter. »

Un céréaliculteur du Sud de l'Alberta a dit que le diesel lui coûtait 5 000 \$ supplémentaires par jour rien que pendant la récolte. Cela représente 100 000 \$ supplémentaires sur sa facture de carburant, et ce n'est que pour une seule exploitation.

Nous parlons ici des agriculteurs, mais les pêcheurs sont confrontés à des coûts très semblables. D'ailleurs, j'ai lu quelques commentaires de Carl, qui se trouve en Colombie-Britannique. Il a indiqué que certains se demandent s'ils pourront tout simplement survivre, et d'autres se demandent si les bateaux pourront même quitter le port. Bob affirme que la situation rend la pêche totalement non rentable. Il a dit: « Certains d'entre nous ne vont même pas sortir en mer. »

Encore là, la corrélation entre les coûts de production des aliments et les prix au supermarché est indéniable. Les libéraux se plaisent à répéter jour après jour que leurs politiques, comme la taxe sur le carbone pour les industries et la norme libérale sur les combustibles, n'ont aucun effet sur le prix du panier d'épicerie. Pourtant, un grand expert canadien, Sylvain Charlebois, a déclaré l'autre jour que la corrélation entre le prix du diesel et celui des aliments sur les tablettes compte parmi les facteurs les plus déterminants. Un des principaux experts du prix de l'alimentation au pays affirme qu'il existe une corrélation directe entre le prix des carburants et les prix dans les rayons d'épicerie.

Les dépenses que les agriculteurs et les pêcheurs canadiens doivent assumer n'ont rien d'abstrait. Aux quatre coins du pays, elles pèsent sur les familles d'agriculteurs, de même que sur les petits entrepreneurs, les pêcheurs et les travailleurs qui s'efforcent de produire ou de transformer les aliments pour que ceux-ci aboutissent dans les rayons d'épicerie. Ces dépenses pèsent sur les expéditeurs, les camionneurs et les fabricants.

Chaque fois que les dépenses augmentent, elles se répercutent sur chaque maillon subséquent de la chaîne d'approvisionnement, de façon exponentielle, jusqu'à ce qu'on aboutisse à la situation actuelle dans les rayons, avec plus du tiers des Canadiens qui affirment que le prix du panier d'épicerie constitue leur principale source d'anxiété financière, avec un nombre record de Canadiens qui font la queue aux banques alimentaires et avec un pays qui enregistre un des pires taux d'inflation alimentaire du G7. Les politiques désastreuses et les décisions désastreuses du gouvernement libéral ont des conséquences tout à fait concrètes.

Travaux des subsides

● (1240)

Comment pouvons-nous absorber ces coûts? Comment pouvons-nous demander aux pêcheurs et aux agriculteurs de les absorber? Beaucoup d'entre eux se posent cette question en ce moment même, alors que la récolte vient de s'achever, et ils ne savent pas quoi faire. Ils ne peuvent pas répercuter l'intégralité de ces coûts sur leurs clients. Dans de nombreux cas, ils doivent les absorber eux-mêmes, et c'est ce qui fera la différence entre leur viabilité économique et la perte, une fois de plus, d'un grand nombre de fermes familiales dont dépendent si cruellement les collectivités rurales.

Les agriculteurs canadiens sont des battants. Nous savons qu'ils sont résilients. Ils trouveront le moyen de s'en sortir et de récolter leur production cette année. Cependant, je voudrais dire à mes collègues libéraux que nous ne pouvons pas continuer à demander aux agriculteurs d'être des battants et de faire preuve de résilience. Être tenace et résilient ne permet pas de payer les factures. Être tenace et résilient ne suffit pas pour mettre la récolte dans les silos, la transporter par camion jusqu'au terminal, l'acheminer vers l'usine de transformation ou l'expédier jusqu'à l'épicerie. Être tenace et résilient ne permet pas de payer les factures ni de mettre de la nourriture abordable sur la table.

Au bout du compte, il s'agit d'une question qui nous concerne tous, à savoir la sécurité alimentaire du Canada. L'agriculteur n'est pas le seul en cause; il n'est que le point de départ. Il fait partie intégrante de l'équation, mais il n'est pas tout seul. Nous savons que l'énergie, et le diésel en particulier, font tourner le pays. Les libéraux, qui sont hostiles aux ressources énergétiques, sont les responsables de cette situation. Face à cette crise du diésel, à cette crise des prix à laquelle nous sommes confrontés, ils aiment bien rejeter la faute sur des facteurs mondiaux, mais cette crise découle des décisions qu'ils ont prises, et elle relève entièrement de leur responsabilité.

J'ai trouvé intéressant hier, pendant la période des questions, lorsque notre chef posait des questions sur la politique d'achat de produits canadiens dont les libéraux ne cessent de parler alors qu'en réalité ils investissent dans des entreprises américaines, que le premier ministre se soit levé pour déclarer que le gouvernement s'engageait à construire le pipeline Pacific Link, et que les députés libéraux l'applaudissent. Je n'ai pas pu m'empêcher de rire un peu en voyant cela, car au cours des 11 dernières années, ces mêmes députés, ce même cabinet libéral, ont fait tout ce qui était en leur pouvoir pour nuire au secteur énergétique canadien.

Ils ont fait fuir les investisseurs du projet d'oléoduc Énergie Est. En conséquence, l'Est du Canada importe chaque jour 130 000 barils de pétrole et de gaz pour s'approvisionner, alors que l'oléoduc Énergie Est aurait permis à cette région de s'approvisionner à partir des ressources de l'Ouest canadien. Le gouvernement Harper avait approuvé le projet d'oléoduc Northern Gateway, mais une fois au pouvoir, le gouvernement libéral l'a annulé. À l'heure actuelle, ce pipeline aurait déjà été construit, ce qui aurait permis d'acheminer l'énergie canadienne et d'accroître notre autosuffisance.

En conséquence, l'année dernière, le prix du diésel était d'environ 1,53 \$ le litre. Au 21 septembre, il s'élevait à 2,74 \$ le litre. Selon les Producteurs de grains du Canada, cela représente, pour chaque exploitation agricole, un surcoût de 1 100 \$ par jour en diésel par moissonneuse-batteuse, donc environ 5 000 \$ supplémentaires par jour. Voilà ce que les agriculteurs canadiens doivent payer chaque jour. C'est pourquoi j'encourage les libéraux à appuyer notre motion conservatrice, qui prévoit non seulement une réduction du prix du

diésel et un allègement fiscal pour les agriculteurs canadiens, mais qui ferait également en sorte que nous mettions en place les mécanismes nécessaires pour accroître la production et la capacité de raffinage ici au Canada, ce qui est essentiel et permettrait de résoudre ce problème non seulement aujourd'hui, mais aussi pour l'avenir.

J'encourage mes collègues libéraux à appuyer la motion conservatrice d'aujourd'hui afin que nous puissions faire économiser de l'argent aux Canadiens aujourd'hui et demain et, surtout, que nous montrions aux agriculteurs canadiens que nous sommes solidaires et que nous comprenons leur anxiété. Nous voulons nous assurer qu'ils ont les moyens de fournir jour après jour des aliments abordables aux Canadiens.

● (1245)

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, j'aurai bientôt plus de détails à fournir sur la motion des conservateurs, mais je tiens à revenir sur les observations du député. Les conservateurs semblent constamment ramener la discussion à Justin Trudeau. Je ferai également d'autres observations à ce sujet, mais je pense qu'il est important de reconnaître qu'il y a eu un changement de gouvernement lorsque notre nouveau premier ministre a été élu.

Depuis les dernières élections fédérales, nous avons fait des avancées importantes, tant sur le plan des allègements fiscaux que des engagements pour la construction d'infrastructures. Je pense notamment à Pacific Link et à la deuxième phase du projet de LNG Canada. Ce sont des moyens importants que nous utilisons pour soutenir notre économie tout en nous attaquant au problème du coût de la vie.

Le député ne le reconnaît-il pas?

John Barlow: Monsieur le Président, ce que je reconnais, ce sont des engagements à agir à un moment donné. Je vais revenir sur le projet de loi C-5, la Loi visant à bâtir le Canada, que les conservateurs ont aidé les libéraux à faire adopter, car nous voulions contribuer à soutenir la réalisation de projets canadiens, de projets d'intérêt national, à un rythme jamais vu depuis des générations. Tout est resté au point mort.

Nous disposons maintenant de la Loi visant à bâtir un Canada fort, car la première loi ne suffisait pas. Je m'attends à ce que, d'ici environ un an, le gouvernement libéral présente un nouveau projet de loi, intitulé « Loi visant à bâtir un Canada très, très fort », car nous n'aurons pas réussi à faire les choses correctement les deux premières fois. Voilà ce à quoi je m'attends de la part du gouvernement libéral.

Arnold Viersen (Peace River—Westlock, PCC): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son excellent discours. Une grande partie de son intervention portait sur les agriculteurs, lesquels dépendent habituellement du prix auquel ils peuvent vendre leurs produits, en raison des conditions du marché. En tant que membres du gouvernement canadien, nous avons toutefois la capacité de contrôler les coûts d'exploitation.

Mon collègue pourrait-il nous expliquer un peu ce qui s'est passé dans l'industrie du bœuf au cours des 20 dernières années et ce qui explique aujourd'hui que le prix du bœuf soit si élevé?

Travaux des subsides

John Barlow: Monsieur le Président, je remercie mon collègue du Nord de l'Alberta de sa question. Il est un ardent défenseur de l'industrie du miel et de l'apiculture. J'aime toujours travailler avec lui.

Mon collègue a tout à fait raison. Le nombre de bovins au Canada continue de diminuer, ce qui en fait grimper le prix. Cependant, il faut aussi tenir compte du coût des intrants liés au transport de ces produits d'un bout à l'autre du pays. Les libéraux aiment à penser que ces coûts n'ont pas d'incidence sur les coûts d'exploitation.

Nous ajoutons des coûts à toutes les étapes de la chaîne d'approvisionnement: la production des aliments, leur transformation, leur transport et leur vente dans les épiceries. Que se passe-t-il lorsque nous taxons chaque étape d'une chaîne d'approvisionnement? Bien sûr, le coût du produit à l'épicerie augmente. C'est ce à quoi les consommateurs canadiens sont confrontés en ce moment.

Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, mon collègue de Foothills a parlé de l'abandon du projet de pipeline est-ouest. Or, il faut rappeler qu'une partie du problème tient à la capacité de raffinage du bitume au Canada. Aucune des raffineries du Canada atlantique n'aurait pu traiter le bitume transporté par ce pipeline. La raffinerie Irving Oil de Saint John ne prévoyait pas alors, et ne prévoit toujours pas, de construire une usine de valorisation.

En ce qui concerne notre capacité de transformer ici même les ressources canadiennes, le député ne conviendra-t-il pas qu'il est difficile de voir l'intérêt d'acheminer du bitume dilué jusqu'à la côte Est pour ensuite l'exporter par pétrolier vers les États-Unis?

• (1250)

John Barlow: Monsieur le Président, ma collègue a tout à fait raison. Voilà pourquoi notre motion comporte deux volets essentiels: abolir dès aujourd'hui la taxe sur le diésel et accélérer l'octroi de permis pour augmenter la capacité de raffinage, aussi bien dans l'Ouest canadien que dans les provinces de l'Est.

Dans l'Ouest canadien, nous produisons davantage de diésel que ce que nous pouvons écouler localement, notamment parce qu'aucun pipeline ne permet de l'acheminer vers l'Est du pays. Toutefois, si nous adoptions des politiques pour accélérer la délivrance des permis et accroître la capacité de raffinage dans l'Est du Canada, cette région du pays pourrait devenir autosuffisante. Ce serait un grand pas en avant.

J'espère donc que ma collègue appuiera la motion de l'opposition.

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, je me demande si le député pourrait nous dire clairement si les conservateurs reconnaissent que la suspension de la taxe d'accise sur le carburant aidera non seulement les agriculteurs, mais aussi tous les Canadiens. Les conservateurs appuient-ils cette mesure?

John Barlow: Monsieur le Président, je pense que ce que nos producteurs et nos agriculteurs veulent, c'est de la prévisibilité. Tant que les libéraux continueront d'imposer des taxes et de les supprimer, l'imprévisibilité régnera. Nous demandons aujourd'hui aux libéraux de supprimer toutes les taxes sur le carburant d'ici la fête du Canada afin d'assurer cette prévisibilité et de faire économiser de l'argent aux Canadiens dès maintenant.

[Français]

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, tout d'abord, je tiens à saluer et à féliciter le nouveau premier ministre du Québec, Paul St-Pierre Plamondon, à féliciter tous ceux et celles qui ont gagné, ainsi qu'à féliciter mon ami de longue date Éric Duhaime, qui est un ami depuis 25 ans, qui se bat pour les Québécois depuis longtemps et qui a réalisé des gains historiques.

Évidemment, les conservateurs ne veulent pas de référendum sur la souveraineté ni en Alberta, ni au Québec, ni ailleurs. Nous reconnaissons qu'il y a 10 ans, sous un gouvernement conservateur, il n'y a pas eu de référendum sur la souveraineté. En fait, il n'y a même pas eu de mouvement souverainiste en Alberta. Le Bloc québécois avait presque disparu et le Parti québécois avait perdu. Dix ans plus tard, on voit qu'il y a un référendum en Alberta et que le gouvernement actuel au Québec menace d'en faire un autre. Un premier ministre a comme responsabilité première l'unité nationale et, en tant que futur gouvernement, les conservateurs visent à unir les Canadiens avec de l'espoir, avec les principes de base de notre pays. Nous voulons rassembler tous les Canadiens pour avoir un pays tout à fait uni.

Une des façons de le faire est de rendre la vie abordable, de faire économiser de l'argent aux Canadiens. En ce moment, le diésel coûte cher. Même si on n'a pas de voiture ou de camion qui fonctionne au diésel, on en paie le prix parce que chaque élément qu'on achète, qu'il s'agisse d'un produit à l'épicerie, d'un vêtement, d'un meuble ou de n'importe quoi dans la maison, est transporté dans un camion ou dans un train qui consomme du diésel comme source d'énergie. Nous avons connu les pires prix de diésel au cours des trois dernières semaines.

Évidemment, nous n'allons pas blâmer le premier ministre pour la guerre en Iran ni pour celle entre la Russie et l'Ukraine. C'est hors de son contrôle. Cependant, le prix du diésel ici au Canada est entre 24 et 30 ¢ le litre plus élevé qu'aux États-Unis, et il est à peu près 32 ¢ le litre plus élevé que le prix moyen mondial. Tous les autres pays sont confrontés aux mêmes guerres en Iran et entre la Russie et l'Ukraine, mais ils ne paient pas les mêmes prix qu'ici au Canada. Pourquoi est-ce que le Canada paie plus cher sous ce gouvernement libéral?

Tout d'abord, beaucoup de taxes cachées sont encore intégrées dans le prix que nous voyons ici au Canada. Il y a le Règlement sur les combustibles propres qui ajoute, selon les documents du gouvernement, entre 6 et 7 ¢ le litre. Selon d'autres experts, c'est plutôt 10 ¢ le litre. Il y a également la taxe sur le carbone industriel. Les libéraux aiment dire qu'il n'y a pas de taxe sur le carbone pour les consommateurs, mais quand on taxe la production de quelque chose, on augmente évidemment aussi le coût pour les consommateurs parce que ces raffineries doivent ajouter cela au prix. Aussi, la TPS s'applique toujours au diésel, ce qui ajoute encore à peu près 12 ¢ le litre. Tout cela est intégré dans les coûts que doivent assumer nos agriculteurs, nos camionneurs et nos autres entreprises qui nous fournissent les produits de première nécessité, et c'est l'une des raisons pour lesquelles le prix est plus élevé.

Travaux des subsides

Ensuite, nous avons besoin de vendre notre pétrole aux États-Unis pour racheter le diésel raffiné par eux. Eux en profitent alors que nous payons le prix. Évidemment, nous produisons beaucoup de diésel ici au Canada, mais le problème est que le diésel produit au Canada n'est pas disponible pour tous les Canadiens. Nous payons donc une marge de raffinage à l'étranger au lieu de garder cet argent ici, chez nous. En dernier lieu, nous n'avons pas de réserve de produits pétroliers raffinés. Aujourd'hui, les conservateurs présentent donc un plan positif afin de faire économiser de l'argent aux Canadiens, de rendre notre pays plus autosuffisant et d'accroître l'abordabilité.

• (1255)

Premièrement, nous proposons l'élimination de toutes les taxes sur le diésel, au moins jusqu'au 1^{er} juillet. Pour certaines taxes, y compris la taxe sur le carbone industriel et le Règlement sur les combustibles propres, nous proposons l'élimination permanente. Cela nous permettrait de produire et de fournir du diésel à notre monde de façon moins chère.

Deuxièmement, nous proposons des permis d'urgence, des permis octroyés d'avance d'urgence et des réductions d'impôts pour les entreprises qui investissent dans l'infrastructure du diésel, le raffinage, l'entreposage et le transport, ici, chez nous. Ça permettrait aux entreprises d'investir cet argent maintenant pour bâtir des choses. Aux États-Unis, j'ai trouvé au moins cinq exemples de raffineries bâties en moins de trois ans. Quand on dit que ça va prendre 15 ou 20 ans pour bâtir une raffinerie ou pour apporter de petites améliorations à notre infrastructure énergétique, ce n'est pas vrai. C'est une limite que nous nous imposons nous-mêmes.

En Colombie-Britannique, par exemple, on doit importer du diésel des États-Unis, et ce, même si nous avons, ici, chez nous, la quatrième plus grande quantité de diésel. En réduisant le coût aujourd'hui et en devenant plus autosuffisants à moyen terme, nous allons nous permettre de protéger nos consommateurs et de rendre l'épicerie, les vêtements, les meubles et toutes sortes d'autres choses plus abordables, ici, chez nous.

Nous allons aussi pouvoir protéger notre autonomie. Notre but, c'est de produire 1 million de barils par jour d'ici cinq ans, de fournir chaque marché canadien avec du diésel canadien et d'avoir une réserve stratégique. On accumulerait cette réserve pendant les périodes où les prix sont les plus bas. Ainsi, on l'aurait à notre disposition quand les prix sont plus élevés. C'est comme ça que nous allons avoir un Canada qui est abordable et sécuritaire, et c'est comme ça que nous allons devenir maîtres chez nous.

[Traduction]

Avant de commencer, je m'en voudrais de ne pas féliciter le premier ministre nouvellement élu du Québec, Paul St-Pierre Plamondon, ainsi que le Parti québécois. Je félicite également toutes les autres personnes qui ont été élues. Je tiens particulièrement à féliciter Éric Duhaime, mon ami depuis maintenant 25 ans, qui a fait des gains importants lors de cette élection et qui se bat pour les Québécois depuis toujours. Nous lui souhaitons beaucoup de succès à l'Assemblée nationale.

Bien entendu, nous, les conservateurs, ne souhaitons pas la tenue d'un référendum sur l'unité nationale dans quelque province que ce soit. Nous n'en voulons ni en Alberta ni au Québec. Nous voulons que le pays soit uni. Malheureusement, force est de constater qu'un référendum est désormais imminent en Alberta et que la menace d'un autre plane à l'horizon au Québec.

Il y a une dizaine d'années, aucun référendum sur la séparation n'était envisagé au pays. Il n'existait aucun mouvement séparatiste en Alberta. Le Parti québécois avait été défait. Le Bloc n'avait même pas le statut de parti. Or, 10 ans plus tard, nous voilà avec un référendum qui aura lieu à coup sûr et un autre qui pourrait suivre. Cela se produit dans deux des provinces les plus précieuses de notre pays.

C'est à sa capacité à maintenir l'unité de notre pays que l'on juge un premier ministre. En tant que futur premier ministre, ma mission sera de vraiment unir le pays et de redonner à tous ceux qui ont perdu confiance dans le pays l'espoir qu'ils pourront mener une vie épanouie, que leurs efforts seront récompensés, que les jeunes pourront accéder à la propriété et que chaque province et ses industries seront pleinement respectées. C'est l'espoir que nous offrons pour vraiment unir notre pays d'un océan à l'autre. Pour y parvenir, nous devons notamment rendre notre pays abordable, indépendant et sûr pour tous ses habitants.

Le plan que nous présentons aujourd'hui est le plan visant à réduire le coût du diésel. Il propose de remédier au fait que le prix du diésel au Canada est de 24 à 30 ¢ de plus par litre qu'aux États-Unis et dans le reste du monde. Notre mission consiste à éliminer cet écart, à produire l'équivalent d'un million de barils de diésel chaque jour et à approvisionner tous les marchés canadiens en diésel canadien.

Nous avons l'intention de supprimer toutes les taxes fédérales sur la production et la consommation de diésel afin d'encourager la construction rapide de raffineries, ainsi que le transport et le stockage du diésel. Nous proposons en outre une déduction fiscale à hauteur de 100 % sur un an pour les investissements faits à cette fin, l'octroi de permis d'urgence et la création d'une réserve stratégique de pétrole qui nous permettra de faire face à des situations comme celle-ci. Cette approche permettra de réduire le coût non seulement du diésel, mais aussi de tout ce qui est acheminé par camion, comme les denrées alimentaires, les produits d'épicerie, les appareils électroménagers et les vêtements. Tout serait plus abordable et le pays serait plus autonome.

• (1300)

Faisons du Canada le pays le plus abordable, le plus riche et le plus sécuritaire au monde.

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, tant au cours de la semaine précédant la semaine de pause qu'aujourd'hui, les députés conservateurs qui prennent la parole semblent donner l'impression qu'ils souhaiteraient voir supprimer toute forme de taxation sur le prix du diésel. Le chef du Parti conservateur s'en félicite.

Le Parti conservateur du Canada doit dire très clairement aux Canadiens si sa position est de supprimer définitivement toutes les formes de taxation sur l'essence. Il faut que les Canadiens le sachent.

L'hon. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, notre position est la suivante: il faut abolir définitivement la taxe sur le carbone pour les industries, qui s'applique à la production en amont du pétrole et au raffinage des produits du diesel. Il faut également abolir définitivement la prétendue norme sur les combustibles propres, une taxe qui fait grimper le prix de l'essence à la pompe d'au moins 6 ¢ le litre, pour atteindre 17 ¢ le litre. Elle doit disparaître pour toujours. Nous proposons aussi de suspendre, au moins jusqu'à la fête du Canada, la taxe d'accise et la TPS.

L'effet combiné de ces mesures se situera aux alentours de 20 ¢ le litre, ce qui permettrait de réduire les coûts pour les camionneurs qui transportent les produits, pour les agriculteurs, pour les habitants des régions rurales qui conduisent des véhicules alimentés au diesel, ainsi que pour les habitants du Canada atlantique et de certaines régions de l'Ontario qui utilisent encore le diesel pour se chauffer. Tout devient plus cher quand on fait grimper le prix du diesel.

J'ai remarqué que le député a oublié de dire que le prix du diesel au Canada est de 24 à 30 ¢ de plus le litre que celui pratiqué aux États-Unis et dans le reste du monde. Il s'agit là d'un problème d'origine nationale, créé par le gouvernement, pour lequel les conservateurs ont la solution. Nous leur demandons de voter en faveur de notre plan visant à alléger le coût du diesel pour tous les Canadiens.

Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, quel plaisir pour moi, en tant que cheffe du Parti vert du Canada, de pouvoir poser une question au chef de l'opposition officielle. Il est rare que nous ayons l'occasion d'un échange entre chefs de parti.

Je me demande si le député aimerait commenter le fait que tant de milliards de dollars de subventions sont versés à des projets principalement basés aux États-Unis. Par exemple, nous entendons beaucoup parler du projet de gaz naturel liquéfié de Ksi Lisims, qui sera un terminal flottant de GNL. Il s'agit d'une filiale à part entière de Western LNG, qui est, bien sûr, une société texane dont le siège se trouve au Texas. Quant à l'entreprise LNG Canada, elle est détenue à 40 % par Shell. Outre Shell, les autres actionnaires sont Petronas, de la Malaisie, PetroChina et l'entreprise publique de gaz coréenne.

À part son nom, LNG Canada n'a rien de canadien. Est-ce que cela ennuie le chef de l'opposition?

• (1305)

L'hon. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, la députée pose une question sur les subventions. L'industrie pétrolière et gazière canadienne devrait être tellement rentable que toute subvention serait superflue. En effet, LNG Canada, le premier projet, qui a été approuvé par le précédent gouvernement conservateur, n'a pas nécessité de subventions, même s'il s'agit du plus grand projet de l'histoire du pays, avec un budget de 40 milliards de dollars. Pourquoi? Parce qu'il est extrêmement rentable d'acheter du gaz naturel, qui coûte 2,50 \$ au Canada, pour le revendre 25 \$, soit 10 fois plus, en Asie.

Pourquoi avons-nous besoin de subventions aujourd'hui? C'est parce que le gouvernement libéral bloque ces projets, les enlève dans la bureaucratie, les soumet à une fiscalité trop lourde, nous coupe les jambes, puis nous dit que nous devrions le remercier de nous donner une béquille.

En réalité, nous pensons que le gouvernement devrait se tasser du chemin et cesser de mettre des bâtons dans les roues au secteur

Travaux des subsides

énergétique canadien, afin que ces projets soient rentables, qu'ils rapportent à l'État plutôt que de lui coûter, qu'ils créent des emplois, qu'ils nous enrichissent, qu'ils rendent la vie plus abordable et qu'ils renforcent notre autonomie ici, chez nous.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Monsieur le Président, dans son discours, le chef de l'opposition a laissé sous-entendre que la présence d'un gouvernement conservateur à Ottawa viendrait calmer les ardeurs indépendantistes du Québec. Ça m'amène à me poser plusieurs questions. Regardons les faits plutôt que son discours: hier, les Québécois ont élu le gouvernement du Parti québécois, qui prône évidemment l'indépendance du Québec. Sous la gouverne des conservateurs, de 2012 à 2014, il y a aussi eu l'élection d'un gouvernement du Parti québécois, qui prônait l'indépendance du Québec. Au bénéfice de mon collègue conservateur, j'aimerais ajouter que le Bloc québécois n'a jamais disparu. Le Bloc québécois est toujours là. Il y a toujours eu des gens qui ont voulu que le Québec vole de ses propres ailes.

Ma question est la suivante: ne peut-il pas reconnaître que, pour une nation, c'est un vœu légitime d'avoir son propre pays?

L'hon. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, après 10 ans de gouvernement conservateur, le Bloc québécois n'avait même pas de statut officiel à la Chambre des communes. Au Québec, le Parti québécois se retrouvait dans l'opposition. À cette époque, il n'y avait même pas de discussions au sujet d'un référendum, parce que le Parti conservateur avait réussi à unir le pays, comme il le fait toujours. Il avait reconnu la nation québécoise, redonné aux provinces les pouvoirs qui leur revenaient légitimement, y compris à la nation québécoise, et respecté tous les Canadiens. Les jeunes avaient également espoir de pouvoir acheter une maison, fonder une famille et bâtir une belle vie. Dans un climat d'espoir comme celui-là, la situation à laquelle nous faisons face aujourd'hui n'existait pas.

Malheureusement, nous sommes maintenant confrontés à deux projets référendaires: l'un bien réel et l'autre qui plane comme une menace. Plus que jamais, il faut un premier ministre capable d'unir les Canadiens d'un océan à l'autre.

[Traduction]

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de m'exprimer sur la motion de l'opposition dont nous sommes saisis aujourd'hui. Je ne peux pas l'appuyer. Au fond, je crois que la politique du gouvernement est la bonne voie à suivre.

Il y a plusieurs aspects que le Parti conservateur ne prend pas en considération. Le premier est certainement la situation mondiale actuelle. Les événements qui se déroulent dans le détroit d'Ormuz et au Moyen-Orient ont une incidence profonde sur les prix ici au Canada, mais aussi dans le monde entier.

Travaux des subsides

J'ai posé une question au chef du Parti conservateur, puis on lui a posé une autre question. De mon point de vue, deux choses sont ressorties. La dernière question qu'on lui a posée portait sur les taxes. Il a parlé des États-Unis et du reste du monde, et il a dit que le Canada était au-dessus de la moyenne. Il est important que nous ayons une idée de ce qui se passe réellement dans les pays du G7, qui sont les pays les plus industrialisés du monde. Le prix du diésel au Canada n'est pas plus élevé que dans bon nombre d'autres pays du G7, qui comprennent entre autres le Royaume-Uni, où il y a l'Angleterre.

Les conservateurs sont très doués pour faire abstraction d'une partie de la situation quand ils font des comparaisons. Dans l'ensemble, le Canada se trouve dans une très bonne position par rapport aux pays du G7 pour ce qui est du prix du diésel. Pouvons-nous en faire plus? C'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons pris les mesures que nous avons prises depuis la mise à jour économique du printemps. C'est l'un des sujets qui est ressorti des questions adressées au chef du Parti conservateur.

Un autre enjeu, celui sur lequel j'ai expressément questionné le chef de l'opposition, concerne la position des conservateurs sur la taxation du carburant. Franchement, je soupçonne qu'ils se positionnent encore plus à droite que le président Trump. Si on écoute les propos de certains conservateurs, que ce soit aujourd'hui ou au cours de la semaine précédant la semaine de pause, on peut facilement conclure qu'ils croient, ou du moins que certains croient, ou veulent insinuer que nous devrions éliminer toutes les taxes sur l'essence. Ils donnent ensuite de nombreuses raisons qui, finalement, nous amènent aux agriculteurs.

C'est sur ce point que je voudrais commencer mon intervention, même si c'est un peu tardif. Les conservateurs aiment beaucoup parler des agriculteurs, comme si le gouvernement du Canada ne leur avait pas prêté une oreille favorable. Rien n'est plus faux. Je mets les députés d'en face au défi de nommer un premier ministre qui, de concert avec le Cabinet, s'est montré aussi déterminé à percer de nouveaux marchés à l'extérieur des États-Unis. Je ne crois pas qu'ils seraient capables de nommer un premier ministre, un Cabinet ou un caucus ministériel ayant déployé autant d'efforts pour diversifier les marchés d'exportation qui, au bout du compte, soutiendront les agriculteurs.

Je vais donner un bon exemple de ce que j'avance. J'ai eu l'occasion de mieux comprendre ce qui se passe aux Philippines grâce aux discussions commerciales qui ont lieu aujourd'hui entre le Canada et les Philippines, et qui sont dirigées par le premier ministre et le président des Philippines.

● (1310)

L'agriculture est à l'ordre du jour, et ce n'est là qu'une des nombreuses discussions qui ont eu lieu au cours des 18 derniers mois. En fait, depuis les dernières élections fédérales, le premier ministre et le gouvernement ont signé plus de 20 accords sur le commerce et la sécurité.

Je vais parler d'un accord auquel je m'intéresse d'assez près, car le ministre du Commerce international s'est montré très à l'écoute de ce que j'avais à dire au sujet du potentiel entre le Canada et les Philippines. Je suis encouragé par la façon dont l'agriculture est mise de l'avant. J'ai vécu dans les trois provinces des Prairies; c'est là que j'ai grandi. J'ai parlé à des agriculteurs. La première ferme que j'ai visitée, quand j'avais 13 ans, était la ferme Stoyes, tout près de Moose Jaw, en Saskatchewan. Je suis alors monté sur les

gros tracteurs. J'ai une bonne compréhension du milieu agricole, même si je ne le comprends peut-être pas aussi bien que d'autres personnes qui y travaillent de près ou de loin. Cela dit, comprendre les industries a toujours été important pour moi, qu'il s'agisse du canola ou du porc, ce dont j'ai déjà parlé par le passé.

Je peux affirmer que le gouvernement, en particulier le ministre de l'Agriculture, suit de très près le dossier des agriculteurs. C'est aussi le cas du premier ministre, qui a grandi dans les Prairies. J'ai l'impression que si on parlait avec des agriculteurs, on constaterait qu'en fait, ils trouvent très important qu'on crée de nouveaux marchés pour leurs produits. J'aimerais qu'on me nomme un autre gouvernement qui a pris des mesures aussi énergiques que nous dans ce domaine.

Le canola est un autre bon exemple. Ma province, le Manitoba, a bénéficié du fait que le premier ministre s'est intéressé à l'élimination des obstacles entre la Chine et le Canada, ce qui a finalement permis d'éliminer certains droits de douane sur le canola.

Nous pourrions parler de Financement agricole Canada, qui continue de soutenir les agriculteurs pendant des périodes qui peuvent être très difficiles. Le prélèvement spécial du gouvernement fédéral a en fait été mis en place par l'actuel premier ministre. Les conservateurs se plaisent à dire que c'était leur idée. En fait, l'idée vient peut-être du premier ministre du Manitoba, Wab Kinew, qui a accordé aux Manitobains un allègement de la taxe sur l'essence il y a plusieurs années, peu après les dernières élections provinciales.

Le fait est que l'origine de cette idée n'a pas d'importance. Ce qui compte, c'est que nous reconnaissons aujourd'hui la nécessité de nous attaquer à des problèmes comme celui du coût de la vie. C'est un fait que le premier ministre, le gouvernement actuel et tous les députés libéraux comprennent parfaitement. C'est un constat que nous faisons au quotidien dans nos circonscriptions. Nous voulons répondre aux attentes de nos concitoyens, et la question du coût de la vie est un enjeu majeur pour chacun d'entre nous. Nous formons un groupe solide et uni sur la question du coût de la vie, et nous soutenons l'initiative prise par le premier ministre visant à apporter une aide directe grâce à l'allègement des taxes sur l'essence.

● (1315)

Ce n'est pas la première fois. En effet, la toute première mesure qu'il a prise après son élection à la tête du Parti libéral et son accession au poste de premier ministre a été d'éliminer la taxe sur le carbone appliquée à l'essence. Était-ce 13 ¢ le litre ou 17 ¢ le litre? Je ne me souviens plus du chiffre exact. Je crois que c'était proche de 17 ¢ le litre.

Bob Zimmer: C'était l'idée de qui?

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, c'est l'actuel premier ministre qui s'en est débarrassé.

Le député d'en face veut me mettre au défi et me demander qui a eu cette idée. Je vais lui dire une chose. À une certaine époque, les conservateurs étaient contre. Ils se sont ensuite prononcés en faveur du projet de loi, puis ils s'y sont opposés. Voilà le bilan des conservateurs à cet égard.

Le chef libéral actuel, notre premier ministre, qui a été élu aux dernières élections fédérales, a pris un engagement envers les Canadiens sur la question de l'abordabilité et il tient ses promesses à ce chapitre de bien des façons. Il ne parle pas seulement de la taxe sur l'essence, qu'il s'agisse de la taxe sur le carbone ou de la redevance qui a été appliquée.

Les députés d'en face, et même mes collègues, parlent constamment de l'importance de l'abordabilité. Cela ne s'est pas arrêté là. Quand on parle d'abordabilité, cela profite aussi aux agriculteurs. L'allègement fiscal qui a été accordé, qui est passé de 15 % à 14 %, a aidé 22 millions de Canadiens. Je tiens à dire à mes amis conservateurs que bon nombre de ces personnes sont des agriculteurs.

Sachant qu'il existe des moyens d'aider directement les Canadiens à faire face au prix des aliments, nous avons non seulement converti le remboursement de la TPS, mais, surtout, nous avons converti des centaines de millions de dollars en allocation canadienne pour l'épicerie et les besoins essentiels. Encore une fois, nous nous attaquons à la question de l'abordabilité. Encore une fois, nos agriculteurs vont bénéficier de ce programme.

Je présente les choses ainsi parce que je veux que les députés reconnaissent qu'il n'est pas nécessaire d'être dans l'opposition pour valoriser et apprécier ce que les agriculteurs font pour notre pays. Ce sont eux qui nous nourrissent.

J'ai voyagé sur l'autoroute dans les Prairies, où l'on voit des rangées de quatre ou cinq moissonneuses-batteuses, voire plus, récolter le blé des champs. C'est un spectacle impressionnant. Au Manitoba, quand je pense aux agriculteurs et aux producteurs, je ne pense pas seulement aux cultures. J'ai parlé de l'importance de l'industrie porcine pour ma province, le Manitoba, qu'il s'agisse des éleveurs ou des transformateurs comme HyLife, Maple Leaf Foods et Winkler Meats. Ce sont des gens importants qui jouent un rôle essentiel dans la sécurité alimentaire.

La sécurité alimentaire est importante pour tous les membres du caucus ministériel. C'est pourquoi nous parlons souvent des raisons pour lesquelles il est impératif de soutenir l'expansion de la production à longueur d'année de légumes et de fruits, par exemple, afin que nous soyons moins dépendants de pays comme les États-Unis pour assurer notre sécurité alimentaire. Ce sont là quelques-unes des mesures que le gouvernement a mises en place pour soutenir les agriculteurs et l'ensemble des Canadiens.

● (1320)

Aujourd'hui, les conservateurs disent « voici notre idée », car ils veulent montrer qu'ils font mieux que ce que propose le gouvernement actuel, alors même que, lorsqu'ils étaient au pouvoir et avaient l'occasion d'agir, ils ne l'ont pas fait. Maintenant dans l'opposition, ils voient le gouvernement prendre certaines de ces initiatives et ils veulent montrer qu'ils peuvent faire mieux.

Personne ne peut prédire avec précision quel sera le prix du carburant dans six mois. On aimerait bien penser qu'on en est capable. Il s'agit d'une mesure qui a été mise en place le 20 avril, si je ne m'abuse, dans le cadre de la mise à jour budgétaire du printemps. Elle visait à apporter un soutien temporaire grâce à une suspension jusqu'à la fin de semaine de la fête du Travail. Cela figurait dans le projet de loi C-30, si les députés souhaitent le consulter. Nous sommes reconnaissants aux conservateurs d'avoir appuyé ce projet de loi. C'était formidable.

Travaux des subsides

Au cours de l'été, à l'approche du mois d'août, il a été décidé qu'il fallait prolonger cet allègement fiscal, un peu comme l'a fait le Manitoba lorsqu'il a mis en place sa première baisse du prix de l'essence. C'est exactement ce que ferait le projet de loi C-38. Il permettrait cette prolongation, qui s'applique aussi bien au diesel qu'à l'essence. Je peux affirmer que cela change concrètement les choses pour les consommateurs.

Je suis tout à fait conscient des préoccupations du Bloc à cet égard. Comment faire en sorte que l'allègement fiscal, qu'il soit accordé par la province du Manitoba ou par le gouvernement fédéral, profite aux consommateurs? Je crois que nous pouvons compter sur les fonctionnaires et les mandataires indépendants du Parlement — qui sont parmi les meilleurs —, ainsi que sur les différents intervenants, pour faire en sorte que les pétroliers rendent des comptes et que les économies réalisées grâce à cet allègement fiscal aillent directement dans les poches des consommateurs. C'est quelque chose que nous prenons très au sérieux. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous prenons cette mesure.

Le gouvernement ne se contente pas d'offrir une aide à court terme. Il cherche à résoudre le problème et à assurer notre avenir afin que le Canada puisse gagner en autonomie à cet égard. C'est pourquoi nous avons annoncé le projet Pacific Link et la deuxième phase du projet de LNG Canada. Ces investissements de plusieurs milliards de dollars permettront d'accroître la capacité du Canada.

La cheffe du Parti vert a parlé des raffineries. Si nous voulons plus de raffineries au Canada, nous devons continuer à faire ce que fait le gouvernement, c'est-à-dire travailler en collaboration avec les autres administrations. Nous devons créer un climat propice à l'expansion de nos raffineries. Je pense que nous en avons maintenant 16. Peut-être 17, je n'en suis pas tout à fait sûr. Je sais que le Manitoba est l'une des seules provinces à ne pas en avoir. J'aimerais que les entreprises privées et les gouvernements provinciaux, en particulier, collaborent avec le gouvernement fédéral pour trouver des moyens de parvenir à cet objectif. Le gouvernement, sous la direction du premier ministre, a dit très clairement qu'il travaillera en collaboration avec les autres administrations, le secteur privé et, en particulier, les investisseurs afin de bâtir un Canada plus fort et plus sain pour tous et une économie qui est à l'œuvre pour tous les Canadiens. C'est notre raison d'être.

● (1325)

John Barlow (Foothills, PCC): Monsieur le Président, je m'inscris en faux contre ce qu'a dit mon collègue au sujet des effets bénéfiques des mesures du gouvernement libéral, en particulier pour les Canadiens, mais à tout le moins pour les agriculteurs canadiens. C'est comme les fameuses politiques d'achat canadien des libéraux, qui se fournissent pourtant aux États-Unis.

C'est pas mal la même chose en ce qui concerne la réglementation des libéraux sur les carburants. Mon collègue a affirmé qu'elle est avantageuse pour les agriculteurs canadiens, sauf que 73 % des crédits de carbone qui découlent du règlement sur les combustibles vont à des combustibles importés. Autrement dit, les crédits accumulés dans le cadre du règlement sur les combustibles des libéraux subventionnent des importations, principalement en provenance des États-Unis, à hauteur de près de 1 milliard de dollars.

Travaux des subsides

Mon collègue ne convient-il pas que si la réglementation des libéraux sur les combustibles n'est pas bénéfique pour les producteurs canadiens, c'est à cause du fardeau fiscal élevé, des tracasseries administratives et de la multitude d'acrobaties bureaucratiques que doivent faire les transformateurs et les agriculteurs, et qu'il existe une meilleure solution?

L'hon. Kevin Lamoureux: Non, monsieur le Président. Je ne suis pas d'accord avec le député. Il suffit de constater ce qui se passe depuis 18 mois. Depuis 18 mois, des investisseurs du monde entier considèrent que le bon endroit où investir, c'est le Canada. Il suffit de constater ce qui s'est passé à Toronto lorsque le premier ministre a accueilli des investisseurs de partout dans le monde: il a généré pour un peu moins de 1 demi-billion de dollars en investissements potentiels.

Jamais au Canada un premier ministre n'en a fait autant que celui-ci, et sur une période de 18 mois par-dessus le marché. C'est la réalité. Par conséquent, je suis entièrement en désaccord avec ce que dit le député.

Des voix: Oh, oh!

• (1330)

Le vice-président: Je suis heureux de voir les députés discuter entre eux, mais un seul député à la fois peut avoir la parole. Je demanderais donc au député de Foothills de bien vouloir patienter un instant.

Nous passons aux questions et observations. La députée de Sarnia—Lambton—Bkejwanong a la parole.

Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton—Bkejwanong, Lib.): Monsieur le Président, je tiens d'abord à remercier le secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre de son dévouement envers les agriculteurs canadiens et le secteur agricole du Canada, et j'aimerais ensuite ajouter quelque chose.

Il a répété que le gouvernement est visiblement prêt à mettre en place des mesures d'abordabilité pour aider les Canadiens pendant la crise actuelle. À deux reprises, nous avons prévu une exemption relative à la taxe sur les carburants, soit par l'entremise des projets de loi C-30 et C-38. Il ne faut cependant pas oublier qu'une partie de ces taxes sur le carburant est reversée aux municipalités pour les aider à financer leurs infrastructures essentielles.

Il est impossible de prédire comment la situation évoluera dans le détroit d'Ormuz ou de savoir si elle sera bientôt réglée. Il serait donc irresponsable de prolonger cette mesure au-delà de la période pour laquelle nous pouvons estimer les recettes et les avantages pour les Canadiens. Le député est-il d'accord?

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, oui, je suis d'accord. C'est l'une des raisons pour lesquelles j'ai souligné que personne à la Chambre des communes ne peut prédire avec certitude quel sera le prix dans six, sept ou huit mois. C'est à cause de ce qui se passe dans le détroit d'Ormuz et au Moyen-Orient en général.

La façon dont nous proposons l'allègement de la taxe d'accise sur l'essence est la plus appropriée. C'est la façon responsable de planifier le budget pour l'avenir.

Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, je ne m'attendais pas à intervenir sur la question du porc au Manitoba, mais je ne peux m'empêcher de réagir aux propos du secrétaire parlementaire. L'histoire de cette province est fascinante. Nous devrions en tirer les leçons.

C'est Pierre Trudeau qui a supprimé le tarif du Nid-de-Corbeau, ce qui a rendu plus difficile l'expédition des céréales par les agriculteurs des Prairies. Cela a entraîné une telle surabondance de céréales dans les Prairies qu'on ne savait plus que faire de toutes ces céréales. On les a stockées dans d'immenses porcheries où vivaient des milliers de truies, et on a nourri ces dernières avec ces céréales, car si l'on ne pouvait pas expédier ce grain, on pouvait au moins expédier les porcs.

Où ces porcs ont-ils été envoyés? Ils ne contribuent pas à la sécurité alimentaire locale du Manitoba. Seuls 10 % sont consommés au Canada. La plupart sont exportés. Des millions de porcs vivants sont expédiés aux États-Unis, ce qui nous ramène au même argument que nous avançons ici. Ils ne sont pas transformés au Canada. Des porcs vivants sont envoyés en Iowa, où ils sont engraisés, gavés de médicaments et abattus. Pendant ce temps, les élevages porcins polluent tellement le lac Winnipeg que celui-ci est en train de mourir.

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, je suis tout à fait en désaccord avec la cheffe du Parti vert. Elle devrait parler aux gens de l'industrie porcine du Manitoba pour se faire une meilleure idée du contexte actuel.

Je travaille sur ce dossier depuis le débat sur les porcheries, dans les années 1990. Si 2 millions de porcelets prennent chaque année le chemin des États-Unis, c'est parce que les provinces des Prairies, particulièrement le Manitoba et la Saskatchewan, n'ont pas les installations nécessaires. Des efforts sont en cours pour augmenter la capacité d'élevage.

La députée s'attaque à un secteur si important. L'industrie porcine fournit environ 10 000 emplois directs au Manitoba. C'est sans parler des emplois indirects. Il suffit d'aller à Brandon, à Neepawa, ou même à Winnipeg, pour constater l'impact de l'industrie porcine. Il est certes très réel et bien tangible.

Je soupçonne qu'il y a des milliers de personnes, y compris le premier ministre de la province, qui s'offusqueraient des commentaires de la cheffe du Parti vert.

Elizabeth May: Monsieur le Président, je veux revenir sur ce qu'a dit le député. C'est la situation dans laquelle on se trouve aujourd'hui. Mais si je me demande comment les choses ont évolué, je me rappelle que de nombreuses localités au Manitoba ont adopté des règlements municipaux pour tenter de bloquer la construction de mégaporcheries. Elles estimaient que ces installations allaient détériorer le milieu de vie et causaient du tort aux agriculteurs de la région. Or, une loi draconienne adoptée sous le gouvernement néo-démocrate de Gary Doer leur a retiré le pouvoir d'interdire ces exploitations sur leur territoire.

• (1335)

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, il convient de souligner, de manière positive, que les choses ont évolué grâce à la technologie et à d'autres facteurs. C'est un secteur qui se porte exceptionnellement bien aujourd'hui dans la province du Manitoba.

Fidèle à elle-même, la députée a parlé de la nécessité d'accroître la transformation au Canada, ce que je soutiens. J'espère que cela se concrétisera non seulement dans notre secteur porcin, mais aussi dans notre secteur pétrolier.

Jeremy Patzer (Swift Current—Grasslands—Kindersley, PCC): Monsieur le Président, le député est originaire des Prairies, tout comme moi. Il sait que l'économie des Prairies repose sur les exploitations agricoles familiales.

Travaux des subsides

Les exploitations familiales sont généralement un peu plus petites que les grandes exploitations commerciales, mais ce sont sans doute elles qui sont le plus durement touchées par la flambée des prix du diésel, car leurs marges sont très serrées. Un agriculteur m'a parlé des prix de l'année dernière et de ce qu'il prévoit pour l'an prochain; il m'a dit qu'il s'attendait à une différence comprise entre 40 000 \$ et 50 000 \$ dans sa petite exploitation familiale, rien que pour le coût du diésel, pour semer ses cultures et procéder à la récolte. Il doit s'organiser à l'avance et il prévoit une différence de 50 000 \$ par rapport à l'année dernière.

Selon le député, que va faire cet agriculteur? Il ne peut pas répercuter ce coût. Il doit l'absorber. C'est pourquoi nous présentons cette motion aujourd'hui. Qu'en pense le député?

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, il y a le court terme et il y a le long terme. À court terme, le gouvernement accorde un allègement fiscal. À long terme, il est important de reconnaître que, que ce soit par l'intermédiaire du ministre de l'Agriculture, du ministre du Commerce international ou d'autres ministres, nous recherchons activement de nouveaux marchés pour les agriculteurs canadiens.

Je pense que, à long terme, la meilleure chose que nous puissions faire pour les agriculteurs est de les soutenir en trouvant et en développant de nouveaux marchés au-delà des États-Unis. À un moment donné, nous retrouverons un accès fiable aux États-Unis, mais nous devons élargir le marché d'exportation, et c'est un objectif que le gouvernement poursuit avec détermination. Je pense que les agriculteurs des Prairies apprécieront grandement cette démarche.

Braedon Clark (Sackville—Bedford—Preston, Lib.): Monsieur le Président, je voudrais revenir sur un point que le député vient d'évoquer, soit l'équilibre entre les facteurs à court terme et ceux à long terme. Peut-être pourrait-il aborder certaines des mesures à court terme prises par le gouvernement, comme la suppression de la taxe d'accise sur les carburants, ainsi que les projets à plus long terme visant à rendre l'énergie plus abordable, comme celui de Churchill Falls ou d'autres projets qu'il souhaiterait mentionner.

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, je comprends. J'ai eu beaucoup de temps pour parler du court terme. Je vais maintenant parler du long terme.

Comme le député le sait, nous avons le Bureau des grands projets. Celui-ci a déjà reçu plus de 24 propositions qui totalisent près de 500 milliards de dollars. Que ce soit dans les mines de cuivre, au port de Montréal ou dans le Canada atlantique, il y a énormément d'intérêt pour les grands projets partout au pays. Cet élan témoigne de l'efficacité du fédéralisme de collaboration défendu par le premier ministre.

Ellis Ross (Skeena—Bulkley Valley, PCC): Monsieur le Président, avant de commencer, je tiens à dire que je partagerai mon temps de parole avec la députée de Lethbridge.

Nous sommes ici pour parler d'une motion sur le prix du diésel, qui est essentiellement hors de contrôle. Le prix monte et pourrait monter encore davantage. La motion des conservateurs vise à réduire les taxes sur le diésel afin de faire économiser de l'argent aux Canadiens et de produire plus de carburant ici, chez nous.

L'expérience des dernières années a montré qu'une économie affaiblie est davantage exposée aux répercussions des droits de douane. Or, la situation pourrait empirer avec les risques de pénurie de diésel. Quelle qu'en soit la cause, une telle pénurie se profile à

l'horizon et ses répercussions se feront sentir dans de nombreux aspects de la vie des Canadiens. Le premier ministre a cherché à faire porter le blâme aux provinces, mais il a passé sous silence les mesures mises en place par son propre gouvernement, notamment la taxe sur le carbone pour les industries, le Règlement sur les combustibles propres pour le diésel et la TPS sur le diésel.

J'ai déjà vécu cette situation. J'étais député provincial en Colombie-Britannique lorsque la route de Coquihalla a été emportée par les eaux, ce qui a entraîné la fermeture du pipeline qui acheminait des produits pétroliers de l'Alberta vers la Colombie-Britannique. Les habitants de Vancouver et de l'île de Vancouver ont alors dû faire face à un rationnement de 30 litres par plein. La situation était très grave, et d'ailleurs, le ministre de la Sécurité publique de l'époque, M. Farnworth, avait déclaré que le système pouvait fonctionner si les gens ne se montraient pas cupides et ne prenaient pas plus que leur part. Il y avait même des restrictions de voyage. La situation était devenue si grave que nos voisins du Sud nous ont aidés, à notre demande, en acheminant plus de carburant vers Vancouver, et l'Alberta faisait tout son possible pour rétablir l'approvisionnement. Nous nous dirigeons à nouveau vers cette situation si nous ne prenons pas ce problème au sérieux.

Lorsqu'un gouvernement doit rationner le carburant, les citoyens sont tout au bas de la liste des utilisateurs prioritaires. La priorité sera accordée aux véhicules des services d'urgence, comme c'était le cas en Colombie-Britannique, aux véhicules de transport en commun et aux camions de transport commercial — ce qui est pertinent ici, puisque le coût du transport des produits alimentaires vers les épiceries a un impact sur le coût de ces produits. C'est sans parler des agriculteurs qui ont besoin de diésel pour les récoltes. Aucun de ces producteurs ou transporteurs ne va absorber ce coût; ils vont refiler la facture aux consommateurs, qui ont déjà du mal à joindre les deux bouts.

Deux millions de personnes ont recours aux banques alimentaires au Canada. Le prix du panier d'épicerie et des biens va augmenter si nous ne réglons pas ce problème à court, moyen et long terme.

Or, la priorité est aussi accordée à la réparation des routes, aux véhicules militaires, aux infrastructures essentielles, aux préposés aux soins à domicile et aux véhicules d'entretien municipaux. Pour quelqu'un qui vit dans une collectivité nordique comme la mienne, les véhicules municipaux sont importants pour ramasser les ordures ou dégager les routes enneigées. Les camions d'incendie, les ambulances et les véhicules de service gouvernementaux des Premières Nations de la Colombie-Britannique seront aussi prioritaires. Ils l'étaient en 2022, lorsque le carburant a été rationné en Colombie-Britannique.

Les traversiers, les navires de la garde côtière, les navires de remorquage, les véhicules d'urgence, les bateaux-pilotes, Postes Canada, les véhicules servant à la prestation de services gouvernementaux essentiels et les véhicules des administrations aéroportuaires étaient tous des priorités en Colombie-Britannique lorsque nous avons été confrontés à cette pénurie de carburant, tout comme les autobus scolaires, les taxis, les véhicules agricoles, les vétérinaires qui menaient des interventions dans le cadre des inondations et les bus interurbains. Or, il s'agissait d'une pénurie de carburant très temporaire pour la Colombie-Britannique.

Travaux des subsides

● (1340)

Cependant, c'est allé encore plus loin. Des restrictions de déplacement étaient en vigueur en Colombie-Britannique relativement aux autoroutes 99, 3 et 7, et l'application de ces restrictions était assurée par la GRC. Seuls les déplacements autorisés étaient permis. Si une personne souhaitait se rendre chez des membres de sa famille, elle n'y était pas autorisée dans le contexte de la crise du carburant, et elle risquait des poursuites. Elle pouvait être poursuivie et condamnée à une amende si elle ne respectait pas les restrictions en matière de carburant. Il existait toutefois des exceptions, notamment pour une personne retournant à sa résidence principale ou pour un Autochtone exerçant ses droits confirmés à l'article 35 de la Loi constitutionnelle de 1982.

C'est sérieux. Personne ne reproche au gouvernement libéral les guerres ou les problèmes qui se produisent partout dans le monde et qui provoquent des pénuries de diésel à l'échelle mondiale. Personne ne reproche cela au gouvernement. Nous parlons de ce qu'il est possible de faire, ici et maintenant, pour aider à compenser le prix à la pompe pour les Canadiens et contribuer à rendre l'essence plus abordable. C'est tout ce que nous demandons. En fait, c'est une mesure que les conservateurs ont déjà proposée pour rendre la vie plus abordable aux Canadiens. Les libéraux ont repris certaines de nos idées conservatrices, comme la suppression de la taxe sur le carbone, mais ils ont ensuite fait volte-face et annoncé qu'ils allaient instaurer la taxe sur le carbone pour les industries. C'était en quelque sorte un leurre. Cette taxe sur le carbone pour les industries s'applique aux agriculteurs.

Pour ce qui est de raffiner davantage de produits ici, il s'agit d'un autre vieux problème. Lors de la pénurie de carburant en Colombie-Britannique, le premier ministre Horgan lui-même a déclaré que nous avions besoin d'une plus grande capacité de raffinage et que l'Alberta était le meilleur endroit pour la développer. C'est exactement ce dont nous parlons aujourd'hui. Nous devons réduire les formalités administratives et accroître la capacité afin de régler les problèmes d'abordabilité pour les Canadiens.

Ce qui rendait la situation absurde en Colombie-Britannique, c'est qu'à l'époque, le NPD de la Colombie-Britannique utilisait tous les moyens à sa disposition pour bloquer le pipeline reliant l'Alberta et la Colombie-Britannique, même si on lui avait dit que c'était impossible tant sur le plan juridique que constitutionnel. Ils ont utilisé tous les moyens à leur disposition pour bloquer le pipeline. Le NPD de l'Alberta, qui était au pouvoir à l'époque, a ensuite présenté un projet de loi visant à fermer les vannes et à empêcher le carburant d'être acheminé vers la Colombie-Britannique.

Les néo-démocrates d'une province s'opposaient donc à ceux d'une autre province. Comment ont réagi les néo-démocrates de la Colombie-Britannique? Ils ont menacé d'aller devant les tribunaux, et ce, pendant que la Colombie-Britannique envisageait de lancer une contestation judiciaire pour empêcher la construction d'un pipeline entre l'Alberta et la Colombie-Britannique. Ensuite, la Colombie-Britannique a fait volte-face en déclarant que si l'Alberta fermait le pipeline qui acheminait du carburant vers la Colombie-Britannique, elle irait devant les tribunaux. Je siégeais à l'assemblée législative à ce moment-là et j'étais assez perplexe, car nous ne voulions pas que le pétrole soit expédié en Colombie-Britannique, mais nous ne voulions pas non plus que l'approvisionnement en carburant s'arrête.

La barrière au commerce interprovincial que le premier ministre a promis d'éliminer va bien au-delà du vin. Nous en sommes au

point où nous parlons de diversifier nos marchés pour réduire notre dépendance à l'égard des États-Unis, mais pas lorsqu'il est question des produits pétroliers, car tout le monde sait à quel point nous sommes interdépendants. Oui, nous produisons du diésel ici. Nous pourrions en produire davantage, mais nous acheminons notre pétrole brut aux États-Unis, où on le transforme en carburants dérivés du pétrole pour nous le revendre sous forme de carburateur, d'essence et de diésel.

Si nous voulons être une superpuissance énergétique, si nous voulons être plus indépendants, nous devons nous tourner vers les raffineries. Si nous voulons régler le problème de l'abordabilité, nous devons nous tourner vers les raffineries, vers l'offre et la demande. En tant que membre du G7, le Canada a participé à cette annonce en disant qu'il mettrait plus de réserves sur le marché pour atténuer la crise. Le Canada n'a pas de réserves.

Je demande à tous les députés de bien vouloir appuyer notre motion visant à rendre la vie plus abordable pour les Canadiens.

● (1345)

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je me demande si mon collègue pourrait nous faire part de ses réflexions. Après avoir siégé à l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique, reconnaît-il le rôle important que jouent les gouvernements provinciaux, en particulier, dans des dossiers comme celui des ressources naturelles?

Nous parlons des raffineries et de la question de savoir si nous voulons en augmenter le nombre. Cela n'a pas été confirmé, mais je pense que nous avons 16 ou 17 raffineries au pays. Si nous voulons augmenter ce nombre, le seul moyen pratique d'y parvenir est de réunir les trois principaux intervenants, soit le secteur privé, le gouvernement provincial et ses entités, et le gouvernement fédéral. En travaillant en collaboration, nous pourrions peut-être construire davantage de raffineries.

Pourrait-il me dire ce qu'il en pense?

Ellis Ross: Monsieur le Président, je pense que nous sommes sur la même longueur d'onde au sujet du projet Pacific Link, mais le coût de cet oléoduc va être colossal. Qui va le financer? Ce seront les contribuables.

Le projet est possible, mais j'estime qu'au vu de la crise actuelle et des questions liées à l'abordabilité, ainsi qu'à l'offre et la demande de diésel et de produits pétroliers, cette discussion aurait dû avoir lieu depuis bien longtemps. Elle aurait dû avoir lieu il y a 10 ans.

● (1350)

Sukhman Gill (Abbotsford—Langley-Sud, PCC): Monsieur le Président, je sais que les habitants de la circonscription du député valorisent énormément l'excellent travail qu'il accomplit.

Je voudrais simplement souligner un événement qui s'est produit dans ma région, c'est-à-dire la circonscription d'Abbotsford — South Langley. Les prix du diésel sont si élevés que des camionneurs ont organisé un convoi entre Abbotsford et Vancouver, dans la vallée du bas Fraser, afin d'alerter le gouvernement à propos de cette flambée des prix. Les Canadiens ont du mal à faire le plein. Ils ont du mal à vaquer à leurs occupations quotidiennes.

J'aimerais simplement que le député nous parle du programme électoral des conservateurs. Quelles sont les mesures que nous, les conservateurs, pourrions mettre en œuvre pour lutter contre la hausse du prix du diésel?

Ellis Ross: Monsieur le Président, le député représente bien les citoyens d'Abbotsford.

Nous devrions éliminer les taxes sur le carburant et accroître l'offre en construisant plus de raffineries et en augmentant la production actuelle. Quand on y pense, les libéraux ont déjà repris nos idées, pas toutes, et pas dans leur intégralité, mais ces idées ont eu un effet à la pompe.

Je suis surpris que seuls les députés qui prennent la parole ici au sujet de l'abordabilité parlent au nom de leurs concitoyens. J'ai du mal à croire qu'aucun autre député n'ait été interpellé sur cette question.

Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, il est important de reconnaître que si le bitume dilué est expédié à l'étranger au lieu d'être raffiné ici même au Canada, c'est largement parce que nous ne disposons pas d'une industrie du raffinage contrôlée par des intérêts canadiens. En 1960, le Canada comptait une quarantaine de raffineries. Or, la plupart étaient contrôlées par des intérêts étrangers, principalement américains. Comme ces entreprises possédaient aussi des raffineries aux États-Unis, elles n'avaient aucune raison de faire concurrence à leurs propres installations. Elles ont donc continué à raffiner les produits là-bas et à y envoyer les ressources canadiennes.

Je me demande simplement si le député de Skeena—Bulkley Valley sait quel est le seul produit pour lequel le Canada dispose d'une réserve stratégique. Je ne lui demanderai pas de répondre. Il s'agit du sirop d'érable au Québec. C'est la seule ressource qui a une réserve stratégique.

Ellis Ross: Monsieur le Président, je suis heureux d'apprendre que nous disposons d'une réserve de sirop d'érable.

Les Haislas se posaient la même question. Nous ne sommes qu'une petite bande autochtone. Nous nous demandions nous aussi pourquoi les investisseurs canadiens refusent d'investir dans les grands projets. La réponse, toute simple, est qu'ils n'en ont pas les moyens. Seules les plus grandes multinationales peuvent se permettre de faire des affaires au Canada. De ce côté-ci de la Chambre, nous essayons de changer cela, afin de rendre la vie plus abordable et de faire du pays une destination plus attrayante pour les investissements.

Rachael Thomas (Lethbridge, PCC): Monsieur le Président, lorsqu'un parent passe à la caisse d'une épicerie de quartier et constate que le montant total de ses achats dépasse ses moyens, il ne pense pas à la macroéconomie ni à la logistique des chaînes d'approvisionnement mondiales. Non, ce n'est pas ce qui lui traverse l'esprit. Ce qu'il regarde, c'est l'étiquette de prix d'un carton de lait, d'une miche de pain ou d'un sac de pommes, ces produits qui permettent à sa famille de subvenir à ses besoins au quotidien.

Les Canadiens se demandent pourquoi le coût de la vie est devenu si élevé, surtout dans un pays comme le Canada où nous disposons de tant de ressources. Le premier ministre a un jour déclaré aux Canadiens qu'ils devraient le juger en fonction du prix des produits alimentaires. Alors, faisons-le. D'ailleurs, les Canadiens le jugent chaque jour lorsqu'ils utilisent leur carte bancaire pour payer les produits qui leur sont indispensables, et ils constatent que les prix ne cessent d'augmenter.

Travaux des subsides

Le coût de la vie explose, et les Canadiens en sont bien conscients. Ils n'ont pas besoin que je leur dise, ni que leur député leur dise, ni qu'un économiste leur dise. Ils le vivent au quotidien. Chaque repas servi à la table d'une famille trouve son origine dans une exploitation agricole. C'est ce qu'il faut comprendre dans ce débat. Les produits sont acheminés par la route, puis finissent par arriver dans une épicerie. Tout cela se fait à l'aide de camions de transport, qui ont bien sûr besoin de carburant. Ce carburant, c'est le diésel. Quand le gouvernement fait grimper le prix du diésel, il fait grimper le coût de la vie pour chaque mère, chaque père, chaque aîné et chaque jeune dans tout le pays, peu importe l'endroit où ils vivent ou leur mode de vie.

C'est pourquoi les conservateurs proposent un plan intelligent et plein de bon sens pour permettre aux Canadiens de faire des économies. Ce plan s'appelle le plan d'urgence visant à alléger le prix des carburants. Bien qu'il soit axé sur le diésel, il s'agit en réalité d'une mesure d'abordabilité. C'est en fait un plan qui accorde une place centrale aux Canadiens.

Un agriculteur de ma région m'a récemment fait part de ses préoccupations au sujet de l'augmentation du prix du diésel, dont il a besoin pour ensemençer ses champs et ensuite faire ses récoltes. Le gouvernement libéral ne comprend toujours pas ce qu'il tentait d'expliquer, et c'est que lorsque le prix du carburant augmente, celui des aliments augmente aussi. C'est aussi simple que cela. Il a raison de dire que c'est la dure réalité à laquelle nous faisons face chaque jour. C'est la dure réalité à laquelle les Canadiens font face lorsqu'ils achètent un sac de pommes, un pain ou un carton de lait.

Beaucoup de Canadiens ne conduisent pas de camion au diésel et ne prennent jamais le volant d'un gros tracteur ou d'une moissonneuse-batteuse, mais ils savent combien leur coûte un panier d'épicerie et ils savent que les aliments doivent être transportés avant de finir sur un rayon. À cause de politiques intérieures, les Canadiens paient sur toute la ligne. Prenons la chaîne d'approvisionnement directe qui conduit les aliments et les marchandises jusque dans nos foyers. Le diésel alimente les tracteurs qui servent à préparer les champs, à effectuer les semailles et à procéder aux récoltes. Le diésel alimente les camions qui transportent les fruits et légumes frais et le bétail jusqu'aux usines de transformation et aux supermarchés. Le diésel alimente les trains et la machinerie lourde qui déplacent les matières premières et qui permettent à l'économie entière de notre pays de continuer à tourner.

Quand le prix du diésel augmente, les coûts d'exploitation des entreprises augmentent également. Quand ces coûts augmentent, les entreprises n'ont d'autre choix que de refiler cette hausse au consommateur: la maman, le papa ou le jeune qui vient simplement faire ses courses. Au Canada, le prix du diésel est supérieur d'environ 24 ¢ le litre à celui pratiqué aux États-Unis et de 31 ¢ le litre à la moyenne mondiale. Cette donnée devrait préoccuper chaque Canadien. Comment un pays aussi riche en ressources que le nôtre peut-il se retrouver dans une situation aussi défavorable? Le Canada possède la quatrième réserve de pétrole en importance dans le monde, et pourtant, nos concitoyens paient le diésel plus cher que presque n'importe qui d'autre. Comment est-ce possible?

Déclarations de députés

Après 11 ans de gouvernement libéral, la réponse est claire. Les politiques fédérales, comme les projets de loi hostiles à l'exploitation des ressources naturelles — je pense aux dispositions découlant des projets de loi C-48 et C-69 —, ont systématiquement retardé les grands projets énergétiques tout en alourdissant les coûts par l'entremise de la taxe sur le carbone pour les industries, de la TPS sur les carburants et d'autres hausses de taxes répétées.

• (1355)

Quand Ottawa pénalise l'énergie nationale, cela revient à imposer une taxe invisible sur chaque achat effectué par les consommateurs. Voilà pourquoi la motion conservatrice propose un plan concret en quatre points visant à permettre aux Canadiens de réaliser des économies immédiates et à garantir que notre indépendance énergétique ne cesse de se renforcer.

Notre plan consiste, tout d'abord, à mettre en place des procédures d'autorisation d'urgence et un allègement de taxe pour les infrastructures essentielles liées au diesel, car il faut accélérer et soutenir la construction de raffineries, de pipelines, de voies ferrées et d'installations de stockage afin que les travailleurs canadiens puissent raffiner le pétrole canadien ici même, chez nous. Deuxièmement, nous supprimerions toutes les taxes fédérales sur la consommation de diesel afin de permettre aux gens de faire des économies à la pompe. En troisième lieu, nous abolirions définitivement les taxes sur la production de diesel, car il faut abolir définitivement ces taxes fédérales, y compris la taxe sur le carbone pour les industries, afin d'alléger ce fardeau qui pèse sur les producteurs, les camionneurs, les agriculteurs et, en fin de compte, les consommateurs à l'épicerie. En quatrième lieu, il faut porter la production canadienne de carburant à 1 million de barils par jour afin de subvenir à nos propres besoins. Je comprends qu'il s'agit d'un objectif ambitieux, mais nous devons le poursuivre.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

LA DIVERSITÉ ET L'INCLUSION

Sonia Sidhu (Brampton-Sud, Lib.): Monsieur le Président, la diversité du Canada est sa plus grande force, et les valeurs canadiennes qui nous rassemblent, comme le respect mutuel et l'inclusion, sont au cœur de cette force. Je suis fière de représenter Brampton-Sud, qui est l'une des collectivités les plus diversifiées au Canada.

L'augmentation du nombre d'actes motivés par la haine est très préoccupante. Elle nous rappelle que nous devons en faire plus. Partout au Canada, des synagogues, des écoles islamiques et des lieux de culte sont la cible d'actes haineux ou motivés par la haine. On constate aussi une forte augmentation de la discrimination à l'égard de nombreuses communautés.

Cette année, en avril, un homme sikh âgé a été la cible d'une attaque motivée par la haine à Woodstock, et un incident est survenu la semaine dernière à Peel. La haine en ligne est en hausse. Les crimes haineux déclarés par la police ont augmenté partout au Canada: près de 5 000 cas ont été signalés au cours de la dernière année. Personne ne devrait être ciblé en raison de sa foi, de sa race ou de son identité. Ces actes ne reflètent pas les valeurs canadiennes.

• (1400)

L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE STEPHENVILLE

Carol Anstey (Long Range Mountains, PCC): Monsieur le Président, la réouverture de l'Aéroport international de Stephenville marque une étape importante vers de meilleures possibilités pour les habitants de l'Ouest de Terre-Neuve.

Terre-Neuve-et-Labrador possède les ressources, les travailleurs qualifiés et la détermination nécessaires pour bâtir un avenir prospère. Des infrastructures de transport solides permettraient de transformer ces avantages en de réelles possibilités pour les entreprises et les familles. Grâce à sa piste de 10 000 pieds et à ses infrastructures bien établies dans le domaine de l'aviation, l'aéroport de Stephenville a le potentiel d'attirer de bons investissements, de soutenir l'exploitation des ressources et de créer des emplois bien rémunérés.

L'histoire de l'aéroport en tant que base aérienne Ernest Harmon a donné à Stephenville un rôle stratégique dans la défense de l'Atlantique Nord, la base servant de lien vital entre l'Amérique du Nord et l'Europe ainsi que pour les traversées transatlantiques. Ce riche et fier héritage du secteur de l'aviation est le fondement d'un avenir ambitieux et prospère, et la réouverture de l'aéroport est une occasion en or.

Je tiens à féliciter toutes les personnes dont la détermination a permis cette réouverture. Leurs efforts contribuent à offrir aux gens la possibilité de travailler, d'élever leur famille et de se construire un avenir ici, chez eux.

* * *

LES ARTS ET LA CULTURE

Ginette Lavack (Saint-Boniface—Saint-Vital, Lib.): Monsieur le Président, des artistes et des dirigeants du milieu artistique des quatre coins du pays sont à Ottawa aujourd'hui pour la journée annuelle des arts sur la Colline organisée par la Coalition canadienne des arts.

[Français]

Je suis fière de représenter Saint-Boniface—Saint-Vital, où les arts et la culture font profondément partie de notre identité.

[Traduction]

Du Théâtre Cercle Molière centenaire au Qaumajuq du Musée des beaux-arts de Winnipeg, nos institutions culturelles sont des lieux de rencontre qui donnent vie à nos histoires et nous aident à nous comprendre les uns les autres.

[Français]

Le thème de cette année, qui est de bâtir un Canada plus fort et plus uni grâce aux arts et à la culture, nous rappelle que les arts créent des emplois, font vivre nos communautés et font rayonner nos histoires partout au monde.

[Traduction]

À une époque où il est plus important que jamais de raconter nous-mêmes nos histoires, un secteur des arts et de la culture fort est indispensable pour nourrir notre identité canadienne.

Je remercie la Coalition canadienne des arts ainsi que tous les artistes et travailleurs du secteur culturel qui sont ici aujourd'hui d'enrichir nos collectivités et notre pays.

LE COMMERCE INTERPROVINCIAL

Dan Albas (Okanagan Lake-Ouest—Kelowna-Sud, PCC): Monsieur le Président, le 29 septembre, l'interdiction du président Trump sur les importations d'alcool canadien est entrée en vigueur. C'est d'une importance capitale, car les temps sont plus difficiles que jamais pour les petites entreprises vinicoles, brasseries artisanales et distilleries du Canada. Ces nouvelles entraves au commerce mettent en lumière le fait que les Canadiens n'ont toujours pas accès au marché intérieur, malgré les nombreuses promesses du gouvernement libéral.

Les Canadiens ne peuvent toujours pas acheter du vin, de la bière et des spiritueux produits au Canada et expédiés directement aux consommateurs. Mon projet de loi, le projet de loi C-262, permettrait à Postes Canada et à d'autres transporteurs fiables d'expédier ces produits directement aux Canadiens au-delà des frontières provinciales. Lorsque j'ai présenté mon projet de loi en mars dernier, le ministre responsable semblait appuyer la mesure législative et ses objectifs. Je ne compte plus le nombre de fois où j'ai entendu le premier ministre dire que nous sommes maîtres de notre destin et que nous devons nous concentrer sur les choses que nous pouvons contrôler.

Mon projet de loi coche toutes les cases. Je mets le premier ministre au défi de sortir de sa réserve et d'adopter mon projet de loi pour que les producteurs puissent vendre leurs produits fabriqués au Canada directement aux consommateurs. Il est temps de permettre à ce marché de croître au Canada.

* * *

[Français]

CHICOUTIMI—LE FJORD

Daniel Gobeil (Chicoutimi—Le Fjord, Lib.): Monsieur le Président, je prends un moment aujourd'hui pour remercier sincèrement les citoyens et les citoyennes de Chicoutimi—Le Fjord de la confiance qu'ils m'ont accordée lors des élections partielles tenues le 31 août dernier. Les représenter à Ottawa est un privilège que j'exerce avec humilité et conviction, la conviction que les régions comme la nôtre ont leur place à la table des décisions afin de bâtir des collectivités fortes.

Ce nouveau défi n'aurait pas été possible sans le soutien indéfectible de mon épouse, Patricia Boivin, de ma famille, de mes amis et de mon équipe de bénévoles engagés et déterminés. Je tiens aussi à saluer et remercier notre premier ministre qui, par son leadership veut unir les Canadiens et diversifier notre économie, tout cela dans un Canada plus abordable.

* * *

● (1405)

[Traduction]

LES SERVICES PUBLICS ET L'APPROVISIONNEMENT

Dan Mazier (Mont-Riding, PCC): Monsieur le Président, le *Toronto Star* a révélé que la promesse du premier ministre d'acheter des produits canadiens était une véritable fumisterie.

Après s'être retiré des négociations commerciales avec les États-Unis, le premier ministre a prétendu que son gouvernement serait le meilleur client du Canada. Pourtant, pendant les 16 premiers mois de son mandat, les libéraux ont accru la dépendance du Canada à l'égard des fournisseurs américains : ils ont accordé des contrats d'une valeur de 7,8 milliards de dollars à des entreprises

Déclarations de députés

américaines, ce qui représente une augmentation de 55 % des sommes qui vont à des entreprises sous contrôle américain.

Pendant que les travailleurs canadiens souffrent à cause des droits de douane injustifiés, le premier ministre et les libéraux magasinent au sud de la frontière avec l'argent des contribuables. Les Canadiens méritent un gouvernement qui fera passer les intérêts du Canada en premier, et non un gouvernement qui envoie l'argent de nos impôts au sud de la frontière en espérant que personne ne le remarquera. La prochaine fois que le premier ministre dira qu'il achète canadien, ne nous laissons pas bernier.

* * *

[Français]

LES PREMIERS RÉPONDANTS DE PRESCOTT—RUSSELL—CUMBERLAND

Giovanna Mingarelli (Prescott—Russell—Cumberland, Lib.): Monsieur le Président, le Prescott—Russell—Cumberland que nous connaissons et chérissons est façonné par le dévouement et le sens du devoir de nos premiers répondants. J'ai l'honneur de souligner aujourd'hui leur courage, leur professionnalisme et leur engagement envers nos communautés.

[Traduction]

Qu'il s'agisse de pompiers, d'ambulanciers paramédicaux, de policiers, de réparateurs ou de bénévoles en recherche et sauvetage, ils sont prêts à protéger notre sécurité, notre santé et notre bien-être.

[Français]

Dans les moments de crise et d'incertitude, leur sang-froid, leur compassion et leur sens du devoir changent tout dans la vie des citoyens.

Je remercie sincèrement tous les premiers répondants de partout au Canada pour leur engagement exceptionnel.

[Traduction]

Je tiens également à souligner le dévouement de mon petit frère, Michelangelo Mingarelli, qui sert sa communauté avec l'escouade de pompiers de Golden, en Colombie-Britannique.

[Français]

Les premiers répondants incarnent toutes les plus belles valeurs du service public et sont une véritable source de fierté pour toutes nos communautés.

* * *

L'ÉLECTION AU QUÉBEC

Pierre Paul-Hus (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, PCC): Monsieur le Président, je tiens d'abord à féliciter Paul St-Pierre Plamondon, le nouveau premier ministre du Québec, ainsi que l'ensemble des députés élus à l'Assemblée nationale.

Je souhaite également souligner un moment historique pour le mouvement conservateur au Québec. Pour la première fois, depuis plus de 90 ans, des députés élus sous la bannière conservatrice siégeront à l'Assemblée nationale. Sous le leadership d'Éric Duhaime, le Parti conservateur du Québec a réalisé une percée importante en faisant élire 19 députés et fait désormais entendre une voix conservatrice à Québec. J'offre toutes mes félicitations à M. Duhaime et à son équipe pour le travail accompli.

Déclarations de députés

Comme l'a affirmé le chef de l'opposition officielle, les conservateurs fédéraux travailleront avec tous les députés de l'Assemblée nationale pour faire baisser le coût de la vie, protéger nos emplois, assurer la sécurité de nos communautés, réformer notre système d'immigration et mettre le Canada d'abord.

À tous les nouveaux élus, je souhaite un excellent mandat au service des Québécois.

* * *

L'ÉLECTION AU QUÉBEC

Yves-François Blanchet (Beloeil—Chambly, BQ): Monsieur le Président, la démocratie québécoise a parlé, et plus que jamais, demain nous appartient. Paul St-Pierre Plamondon, chef du Parti québécois, a été élu 34^e premier ministre du Québec, fort d'une délégation de 59 députés d'une rare qualité.

Au nom du Bloc québécois, je tiens à offrir à mon ami Paul mes plus sincères félicitations. Je tiens aussi à offrir au nouveau gouvernement du Québec la collaboration entière et dévouée de l'équipe du Bloc québécois. Le Québec aura un allié digne de confiance au Parlement fédéral.

Je dis bravo à tous ceux et celles qui ont remporté leur pari hier soir, et je remercie toutes les personnes de toutes les formations politiques qui ont eu le sens de l'État nécessaire pour se présenter aux élections.

Comme l'a dit notre nouveau premier ministre hier soir, il y a un nouveau cycle politique qui s'amorce. Il y a un nouveau chapitre de notre histoire qui s'ouvre pour notre nation au cours des prochaines années. Le Bloc québécois aura voix à ce chapitre de toutes ses forces et jusqu'au bout.

* * *

[Traduction]

LE CRICKET

Iqra Khalid (Mississauga—Erin Mills, Lib.): Monsieur le Président, aujourd'hui, le cricket revient sur la Colline pour la quatrième année, et nous dépassons la limite du terrain.

Avec plus de 2 milliards d'amateurs, le cricket est le sport qui connaît la croissance la plus rapide au monde. C'est un sport officiel du Canada depuis bien avant la Confédération. Dans tout le Commonwealth et ailleurs, le cricket est un outil diplomatique qui permet de réunir des rivaux au même endroit. Ici, au Canada, plus de 300 000 joueurs repoussent déjà leurs limites sur le terrain et hors du terrain.

Des joueurs de tous les horizons bâtissent des ponts grâce au sport. Afin de les soutenir dans leurs efforts, il faut bâtir des infrastructures, créer des programmes pour la croissance et favoriser la reddition de comptes dans les organisations. Nous devons penser au-delà des limites et trouver un terrain d'entente ici et dans le monde entier pour ériger un Canada plus fort.

* * *

● (1410)

LE PRIX DU DIÉSEL

Dave Epp (Chatham-Kent—Leamington, PCC): Monsieur le Président, partout au Canada, les agriculteurs sont en train de faire leurs récoltes. Le travail qui a débuté il y a plusieurs mois entre désormais dans ces semaines décisives où les conditions météoro-

logiques, l'état des cultures et le temps disponible se font concurrence. Il n'est pas question de reporter la récolte sous prétexte que les conditions ne sont pas parfaites ou que la conjoncture économique est défavorable. Quand les cultures sont à maturité, les agriculteurs doivent les récolter. Tracteurs et camions, moissonneuses-batteuses et récolteuses: il faut tout un contingent de machines pour faire les récoltes. Or, la grande majorité de ce matériel fonctionne au diésel.

Mon frère, qui est agriculteur, paie le diésel 84 % plus cher en septembre de cette année qu'en septembre dernier. Cela représente 24 ¢ de plus par litre que la moyenne aux États-Unis. Avec son plan d'urgence visant à alléger le prix des carburants, le Parti conservateur propose de suspendre les taxes fédérales sur le diésel au moins jusqu'à la fête du Canada en 2027, ainsi que de supprimer la taxe sur le carbone pour les industries et la taxe liée à la norme sur les combustibles propres. À plus long terme, il propose des permis d'urgence pour la production et la distribution de diésel, ainsi que la constitution d'une réserve stratégique de produits pétroliers raffinés.

Le gouvernement appuiera-t-il aujourd'hui notre motion visant à faire baisser le prix élevé du diésel?

* * *

L'OEUVRE DE TOUTE UNE VIE

L'hon. Ali Ehsassi (Willowdale, Lib.): Monsieur le Président, c'est pour moi un immense plaisir de rendre hommage aujourd'hui à une personne vraiment remarquable de notre communauté, M. Arsalan Mohajer. M. Mohajer est l'une de ces rares personnalités qui a su s'illustrer en tant que scientifique et enseignant, ainsi que dirigeant communautaire et philanthrope.

La fin de semaine dernière, des centaines de personnes se sont réunies à Toronto lors d'une cérémonie spéciale pour lui rendre hommage et saluer l'ensemble de son œuvre. Parmi les nombreux participants figuraient le fondateur de l'Ordre des géoscientifiques professionnels de l'Ontario, le président-directeur général de la North York General Foundation, le dirigeant principal du développement du Réseau universitaire de santé, ainsi que les dirigeants d'un large éventail d'organisations civiques irano-canadiennes.

J'étais présent pour lui remettre la lettre de félicitations du premier ministre. Une vie entière consacrée au dévouement, au leadership et au service d'une multitude d'organisations mérite assurément d'être célébrée. En aspirant à l'excellence dans sa propre vie et en contribuant à la réussite d'autrui, M. Mohajer a sans aucun doute inspiré des légions de personnes.

* * *

LE PRIX DU DIÉSEL

Randy Hoback (Prince Albert, PCC): Monsieur le Président, les agriculteurs de tout le Canada sont actuellement en train de récolter le fruit de toute une année de travail. Cependant, un défi majeur les attend en ce début de saison des récoltes: la montée en flèche du coût du diésel.

Le diésel alimente les moissonneuses-batteuses et les tracteurs qui sont employés dans nos champs. Il alimente les trains qui transportent le grain et les camions qui le livrent. Lorsque le coût du carburant augmente, les revenus des agriculteurs diminuent. Une seule moissonneuse-batteuse peut consommer plus de 1 100 \$ de diésel en une seule journée de récolte. Les agriculteurs devraient pouvoir se concentrer sur les récoltes, et non sur la façon dont ils vont payer leurs factures de diésel.

Le gouvernement libéral doit agir. Notre plan d'urgence visant à alléger le prix des carburants supprimerait les taxes sur le diésel et augmenterait la production de carburant ici, chez nous. Les Canadiens ont besoin de carburant abordable pour traverser la saison des récoltes et faire rouler l'économie. Il est temps que le gouvernement fasse passer les Canadiens en premier.

* * *

[Français]

MICHEL SOUCY

Guillaume Deschênes-Thériault (Madawaska—Restigouche, Lib.): Monsieur le Président, le Restigouche est en deuil à la suite du décès soudain de M. Michel Soucy, maire de la communauté régionale de Campbellton.

Nous avons perdu un homme qui avait sa ville et sa région tatouées sur le cœur. M. Soucy a consacré plus de 20 ans à la politique municipale, en plus de s'engager au sein d'une diversité d'organisations. Passionné, réfléchi, rassembleur et souriant, M. Soucy croyait au potentiel de notre région et mettait toute son énergie à la faire prospérer. La veille de son décès, j'étais avec lui à un événement où il a partagé toute sa fierté de voir notre région accueillir le prochain Congrès mondial acadien, en 2029. J'avais beaucoup de respect pour M. Soucy et nos échanges vont me manquer. Son départ inattendu nous laisse tous sous le choc, mais son legs à Campbellton, au Restigouche et à notre province sera durable.

J'offre mes condoléances à son épouse, Ginette, à ses enfants et à ses petits-enfants.

À mon cher Michel, je dis merci pour tout.

* * *

● (1415)

[Traduction]

LE PRIX DU DIÉSEL

James Bezan (Selkirk—Interlake—Eastman, PCC): Monsieur le Président, le diésel est indispensable aux industries canadiennes de l'agriculture et des transports. Cependant, aujourd'hui, le prix du diésel atteint 2,40 \$ le litre au Manitoba, ce qui place le Canada dans une situation d'urgence en ce qui concerne ce carburant. Les agriculteurs ne peuvent pas cultiver leur terre sans diésel. Les camionneurs ne peuvent pas transporter de marchandises sans diésel. Les trains ne peuvent pas acheminer des marchandises sans diésel. Quand le diésel coûte plus cher, la production d'aliments coûte plus cher et les Canadiens paient plus cher.

Les conservateurs demandent au gouvernement d'éliminer toutes les taxes sur le diésel au moins jusqu'à la fête du Canada, d'éliminer la TPS sur le carburant, d'éliminer définitivement la taxe sur le carbone de 19 ¢ le litre pour les industries et de sécuriser notre approvisionnement en diésel.

Questions orales

Malheureusement, les politiques libérales ajoutent des coûts à la production de diésel et découragent les investissements dans les raffineries. Les Canadiens ne peuvent pas continuer à payer le prix des échecs libéraux. Les libéraux doivent éliminer toutes les taxes sur le diésel et donner aux agriculteurs, aux entreprises et aux familles l'allègement qu'ils méritent.

* * *

LE CANCER DU SEIN

Lisa Hepfner (Hamilton Mountain, Lib.): Monsieur le Président, des représentants de Cancer du sein Canada sont sur la Colline du Parlement aujourd'hui dans le cadre du mois de la sensibilisation de cet organisme. Cette année seulement, 31 000 Canadiennes ont reçu un diagnostic de cancer du sein. Une femme sur huit doit mener ce combat. Nous connaissons tous beaucoup de personnes qui ont survécu et beaucoup d'autres qui y ont succombé.

Dans ma vie, ce qui m'impressionne le plus, c'est mon amie Kim MacDonald, qui est également ici aujourd'hui pour promouvoir la sensibilisation à cette maladie. Kim est en rémission depuis 10 ans. Elle a guéri, mais elle n'a jamais cessé de parler au nom de toutes les autres personnes touchées par le cancer du sein. Elle utilise sa tribune en tant que personnalité populaire de MétéoMédia pour parler de ce qu'elle a traversé. Elle prend part à des conférences pour parler de différentes découvertes et elle recueille des fonds pour financer davantage de recherche.

Il y a des progrès, mais nous savons que dans toutes les régions du pays, il y a encore des lacunes dans les soins contre le cancer. Nous avons besoin d'une approche nationale. Ce mois-ci, nous devrions porter le ruban rose, faire un don et appuyer le projet de loi que je parrainerai après son adoption au Sénat, soit la loi prévoyant l'établissement d'un cadre national sur la santé des femmes au Canada.

QUESTIONS ORALES

[Français]

LE COMMERCE INTERNATIONAL

Luc Berthold (Mégantic—L'Érable—Lotbinière, PCC): Monsieur le Président, les styles sont différents, mais le premier ministre libéral a la même obsession pour les grandes annonces théâtrales que celui qui l'a précédé. C'est comme la promesse qu'il a faite solennellement de favoriser les achats et les constructions au Canada. C'était encore du vent puisque, depuis cette promesse, il a fait tout le contraire. Les achats du gouvernement auprès d'entreprises américaines ont augmenté de 50 %, et 8 milliards de dollars de notre argent, de l'argent des travailleurs, des mères de famille, des chômeurs, qui vont développer l'économie américaine. Il répète toujours la même pièce dans des décors différents.

Quand va-t-il cesser de cabotiner et investir pour vrai au Canada?

L'hon. Joël Lightbound (ministre de la Transformation du gouvernement, des Travaux publics et de l'Approvisionnement et lieutenant du Québec, Lib.): Monsieur le Président, c'est ahurissant d'entendre le député de l'opposition parler de grandes annonces théâtrales. Qu'il aille dire ça aux 5 000 travailleurs du Chantier Davie qui vont travailler sur la construction de six brise-glaces. Qu'il aille parler de grandes annonces théâtrales aux 400 travailleurs à Saint-Bruno et à La Pocatière qui vont bâtir les wagons de train pour VIA Rail.

Questions orales

Ça me laisse complètement perplexe de les voir s'en prendre à des investissements comme ça, en vertu de notre politique « Achetez canadien », qui fonctionne et qui mise sur le contenu canadien et sur l'expertise de nos travailleurs.

Nous allons continuer.

Luc Berthold (Mégantic—L'Érable—Lotbinière, PCC): Monsieur le Président, tous les ministres de ce gouvernement jouent dans la même pièce que le premier ministre libéral: des mots, des slogans, des annonces, pas de résultats, des effets de toge, mais jamais de réponses concrètes pour le public. Le premier ministre a déclaré le 22 août dernier que le Canada était en guerre avec les États-Unis. Quand on lui a demandé pourquoi, il a simplement dit que c'était parce que les Américains nous avaient attaqués.

Est-ce parce que 90 % des investissements personnels du premier ministre sont aux États-Unis que le premier ministre envoie 8 milliards de dollars de notre argent pour aider le gouvernement américain à nous faire la guerre?

L'hon. Joël Lightbound (ministre de la Transformation du gouvernement, des Travaux publics et de l'Approvisionnement et lieutenant du Québec, Lib.): Monsieur le Président, j'invite mon collègue à faire ses recherches et, s'il veut un breffage, ça va nous faire plaisir de le lui fournir. À propos des 8 milliards de dollars dont il parle, je vais lui donner quelques exemples. On parle de 2 milliards de dollars à General Dynamics. Ça représente 1 700 emplois à London. Ce sont 600 fournisseurs canadiens. C'est ça, la politique « Achetez canadien ».

Mon collègue parle d'IBM Canada. IBM Canada représente 5 000 emplois au pays. C'est 1 000 emplois à Bromont. Il parle de Microsoft Canada. Ça représente 5 300 emplois.

Nous avons fait un choix délibéré: avoir une politique qui donne la priorité au contenu canadien pour attirer des investissements au Canada pour créer des emplois au Canada.

[Traduction]

Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC): Monsieur le Président, comme tout le monde le sait, nous sommes en pleine guerre commerciale avec les États-Unis, et cela a eu de réelles conséquences: l'usine Stellantis à Brampton a fermé ses portes, Paccar a procédé à d'importantes mises à pied, Stelco procède actuellement à des mises à pied et des centaines d'entreprises partout au pays mettent des travailleurs à pied.

Les libéraux avaient une solution: Achetez canadien. Quels en ont été les résultats? Ils ont acheté des produits américains. Ils ont augmenté leurs achats auprès des entreprises américaines de pas moins de 50 %, ce qui est énorme, en pleine guerre commerciale, pour atteindre 7,8 milliards de dollars. Comment expliquent-ils ce fait?

• (1420)

L'hon. Joël Lightbound (ministre de la Transformation du gouvernement, des Travaux publics et de l'Approvisionnement et lieutenant du Québec, Lib.): Monsieur le Président, les conservateurs doivent vérifier les faits. Sur les 8 milliards de dollars dont parle le député, 2 milliards de dollars sont destinés à General Dynamics pour la construction de 190 véhicules blindés légers pour les Forces armées canadiennes. À London, 1 700 emplois en dépendent. Cela représente 600 fournisseurs.

Le député conservateur de London—Fanshawe réclamait ces investissements dans le contenu canadien et les travailleurs cana-

diens. C'est un peu fort d'entendre les conservateurs se plaindre maintenant de ces investissements qui bâtissent un Canada fort.

Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC): Monsieur le Président, les libéraux doivent avoir une définition de ce que signifie « Achetez canadien » qui est différente de la nôtre. Si nous achetons des produits canadiens, nous n'augmentons pas la somme d'argent que nous envoyons aux États-Unis. C'est un principe économique assez simple.

Pourquoi les libéraux ont-ils agi ainsi? C'est parce que leur politique d'achat au Canada n'est qu'une illusion. Ce ne sont que de belles paroles, sans résultats. Si nous sommes en pleine guerre commerciale, comme nous le savons tous, nous devrions moins acheter des États-Unis.

Quelqu'un peut-il expliquer pourquoi nous n'achetons pas moins des États-Unis en pleine guerre commerciale?

L'hon. Joël Lightbound (ministre de la Transformation du gouvernement, des Travaux publics et de l'Approvisionnement et lieutenant du Québec, Lib.): Monsieur le Président, je vais lui expliquer avec plaisir. C'est parce que nous avons pris la décision délibérée de favoriser le contenu canadien et d'attirer des investissements au Canada.

Si le député laisse entendre que nous ne devrions plus payer General Dynamics, par exemple, pour la construction de véhicules blindés légers destinés aux Forces armées canadiennes, il devrait le dire à son collègue, le député de London—Fanshawe. Il devrait dire cela à nos collègues de partout au pays qui comptent sur ces emplois dans leur circonscription. On parle de 5 000 emplois pour IBM et de 5 300 emplois pour Microsoft Canada. C'était un choix délibéré d'augmenter le contenu canadien, et notre politique fonctionne.

Andrew Lawton (Elgin—St. Thomas—London-Sud, PCC): Monsieur le Président, depuis l'arrivée au pouvoir du premier ministre, le gouvernement libéral a donné 7,8 milliards de dollars à des sociétés américaines. C'est ce même premier ministre qui a fait grand cas d'une politique d'achat au Canada. Or, depuis, son gouvernement a augmenté le nombre de contrats octroyés à des entreprises américaines. Le gouvernement canadien effectue aujourd'hui le tiers de ses achats auprès d'entreprises américaines. Ce premier ministre déconnecté de la réalité fait fi des attentes des Canadiens et ne respecte pas les promesses qu'il leur a faites.

Ma question est fort simple: la politique « Achetez canadien » n'était-elle qu'un autre slogan creux lancé par les libéraux?

L'hon. Tim Hodgson (ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, si nous suivions la logique boiteuse des conservateurs, nous demanderions à DP World de faire ses valises et d'emporter avec elle ses 8 000 emplois au port de Montréal. Les conservateurs demanderaient à Shell et à Petronas de faire de même en emportant les 6 000 emplois liés au projet de LNG Canada. Ils demanderaient...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: Il commence à y avoir un peu trop de bruit.

Le député peut poursuivre.

L'hon. Tim Hodgson: Monsieur le Président, ils demanderaient à BHP de supprimer les milliers d'emplois qu'elle soutient en Saskatchewan.

Les conservateurs ne semblent pas comprendre la différence entre quelqu'un qui investit dans le Canada et quelqu'un qui passe son temps à cracher sur le Canada.

Le Président: Je ne suis pas certain que j'aurais utilisé ce mot-là.

Le député d'Elgin—St. Thomas—London-Sud a la parole.

Andrew Lawton (Elgin—St. Thomas—London-Sud, PCC): Monsieur le Président, si le ministre souhaite que les gens investissent au Canada, pourquoi le premier ministre a-t-il placé 91 % de ses avoirs aux États-Unis? Il s'agit là d'un véritable problème. Les entreprises canadiennes de ma circonscription et de tout le pays licencient du personnel parce que le gouvernement leur a tourné le dos pendant 10 ans de fiscalité punitive, de réglementation excessive et d'incapacité à conclure des accords et à soutenir les entreprises.

Quand le premier ministre a dit aux entreprises qu'elles devaient « Acheter canadien », elles s'attendaient à ce qu'il montre l'exemple et qu'il n'augmente pas la part des marchés publics attribués aux États-Unis. S'agissait-il d'adopter une politique « Acheter canadien » ou « Trahir les Canadiens »?

L'hon. Stephen Fuhr (secrétaire d'État (Approvisionnement en matière de défense), Lib.): Monsieur le Président, je pense qu'il est important de rappeler à la Chambre que les investissements étrangers directs au Canada revêtent une grande importance. Ils ont atteint leur plus haut niveau depuis 23 ans. Ces entreprises, qui exercent directement leurs activités au Canada, emploient des dizaines de milliers de Canadiens. Elles détiennent des droits de propriété intellectuelle. Elles ont implanté leur siège social ici. Elles retiennent des gens talentueux. Elles mènent de nombreuses activités ici. Nous les soutiendrons, tout comme nous soutiendrons les industries canadiennes, tant qu'elles continueront à renforcer leur présence au Canada.

• (1425)

[Français]

L'ENVIRONNEMENT

Christine Normandin (Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, hier, le premier ministre défendait le projet de loi C-39 en disant que ça n'élimine aucune loi. C'est vrai, c'est juste que ça permet aux promoteurs de les contourner quand ils ont l'appui du premier ministre, comme c'est le cas pour Pacific Link. Les lois continuent d'exister, elles ne font juste pas s'appliquer pour les projets choisis par le premier ministre pour lesquels on peut éviter l'évaluation d'impact, enfreindre les lois environnementales, construire sans attendre de consulter les experts, les provinces, les Autochtones.

Hier, le premier ministre qualifiait ça d'« efficacité ». Est-ce que ce n'est pas plutôt un traitement libéral à deux vitesses?

L'hon. Steven MacKinnon (ministre des Transports et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, rendre des décisions plus rapidement ne veut pas dire que nous abaissons nos normes. Cette ligne de questionnement du Bloc québécois me laisse un peu perplexe. Nous sommes à débattre dans cette enceinte démocratique d'un projet de loi du gouvernement qui cherche à bâtir et à édifier notre pays. Pourquoi la députée appelle-t-elle ça antidémocratique?

Qu'elle participe au débat, qu'elle fasse valoir son point de vue, qu'elle prenne position et qu'on vote.

Questions orales

Christine Normandin (Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, le projet de loi C-39 s'inscrit dans une grave dérive du premier ministre. Il s'autorise à suspendre l'application des lois à sa guise. Il se permet d'autoriser des projets sans attendre les consultations, que ce soit avec les experts, les provinces ou les Autochtones. En plus du projet de loi C-39, le premier ministre multiplie les nouvelles agences à son service pour contourner la fonction publique, il boude le parlementarisme, il snobe les journalistes, sauf les médias américains. Bref, il tasse tous les contre-pouvoirs pour gouverner tout seul, par décret.

Est-ce qu'il est en train de nous dire: « la loi, c'est moi »?

L'hon. Dominic LeBlanc (président du Conseil privé du Roi pour le Canada et ministre responsable du Commerce Canada—États-Unis, des Affaires intergouvernementales, du Commerce intérieur et de l'Unité de l'économie canadienne, Lib.): Monsieur le Président, avec tout le respect pour notre collègue, simplement parce qu'elle répète des affaires qui sont exagérées ou qui vont peut-être faire un clip à TVA ce soir, ça ne les rend pas vrais.

Elle sait très bien, comme mon collègue le leader parlementaire vient de le dire, que nous avons, devant le Parlement élu démocratiquement, un projet de loi important pour l'économie canadienne, y compris l'économie québécoise. C'est pour bâtir de nouveau de grands projets de la bonne façon, en respectant nos normes environnementales et des consultations avec les peuples autochtones. C'est précisément ce que nous faisons.

Mario Simard (Jonquière—Hébertville—Pays-des-Bleuets, BQ): Monsieur le Président, le premier ministre dit que le projet de loi C-39 est simplement une mesure d'efficacité. Permettre à des pipelines de pétrole sale d'éviter l'évaluation d'impact, ce n'est pas de l'efficacité. Permettre à des compagnies pétrolières de bâtir leurs tuyaux sans attendre les résultats des études, ce n'est pas de l'efficacité. Permettre à des promoteurs de contourner les lois environnementales, ce n'est pas de l'efficacité. Permettre à des pipelines de mettre en danger des espèces menacées et leur habitat, ce n'est pas de l'efficacité. C'est de l'irresponsabilité.

Comment les libéraux peuvent-ils suivre leur chef dans une dérive pareille?

L'hon. Julie Dabrusin (ministre de l'Environnement, du Changement climatique et de la Nature, Lib.): Monsieur le Président, il faut doubler la capacité de notre réseau électrique. Nous devons le faire pour faire avancer l'électrification de notre économie. C'est comme ça que le Canada va devenir carboneutre. Grâce à ce projet de loi, on peut faire avancer des projets d'électricité et des projets d'énergie propre, comme celui de Churchill Falls ou les projets éoliens. Ce sont des projets dont nous avons besoin pour être une économie carboneutre.

[Traduction]

LA FISCALITÉ

John Barlow (Foothills, PCC): Monsieur le Président, les producteurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard m'ont confié qu'ils se préparaient à faire face aux répercussions que la hausse des prix du diesel allait avoir sur leurs exploitations. Nathan m'a expliqué que les coûts liés au carburant avaient déjà doublé pour atteindre 14 000 \$ pour la récolte de cette année. Chez Skyview Farms, on m'a indiqué que leurs dépenses en carburant s'élevaient à 19 000 \$ en un mois. Ike soutient que lorsque les prix du diesel augmentent à l'Île-du-Prince-Édouard, tout devient plus cher.

Questions orales

Les prix élevés du diésel font grimper les coûts pour les agriculteurs et les prix à l'épicerie pour tous les Canadiens. Les libéraux déconnectés de la réalité appuieront-ils notre plan conservateur visant à réduire les taxes sur le diésel ou tourneront-ils le dos aux agriculteurs au moment des récoltes?

L'hon. Heath MacDonald (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, le Parti libéral du Canada ne tourne pas le dos aux agriculteurs. Nous réalisons plutôt toutes sortes d'investissements aux côtés des agriculteurs. Nous travaillons à leurs côtés, et nous continuerons à le faire.

Nous avons annoncé plus de 370 millions de dollars de nouveaux programmes d'incitation à la production de biocarburants afin de soutenir les producteurs canadiens et le biodiésel. Dans le cadre du projet de l'Imperial Strathcona, dont nous avons entendu parler hier, 2,5 millions de tonnes de canola sont utilisées pour produire environ 1 milliard de litres de biodiésel. Nous allons continuer à investir aux côtés des agriculteurs.

• (1430)

John Barlow (Foothills, PCC): La conséquence des politiques désastreuses des libéraux, monsieur le Président, la voici: un céréaliculteur nommé Stephen m'a expliqué que le prix élevé du diésel lui coûte 5 000 \$ par jour. Pendant les récoltes, son exploitation tourne jour et nuit. Pour cette seule ferme, les dépenses additionnelles en carburant totaliseront plus de 100 000 \$.

Les agriculteurs, les camionneurs et les fabricants paient tous la note pour la hausse du prix du diésel. Les familles canadiennes doivent maintenant se préparer à ce que les prix à l'épicerie grimpent encore plus. Le premier ministre entend-il appuyer notre plan visant à alléger le prix du diésel, de manière à laisser les agriculteurs respirer dès aujourd'hui?

L'hon. Tim Hodgson (ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, Lib.): Voici comment le député peut aider son concitoyen inquiet, monsieur le Président: qu'il vote pour le projet de loi C-38 afin de prolonger l'exonération de taxe sur le diésel. Pourquoi les conservateurs ne feraient-ils pas quelque chose qui changerait vraiment la donne?

Carol Anstey (Long Range Mountains, PCC): Peut-on être plus déconnecté de la réalité, monsieur le Président?

À Deer Lake, le prix du diésel atteint maintenant 2,77 \$ le litre. Une agricultrice de Cormack, Michelle, s'attend à ce que sa facture de diésel atteigne 135 000 \$ cette année, une hausse de presque 56 % par rapport à 2024. C'est colossal. Les dépenses en diésel des agriculteurs, des pêcheurs et des camionneurs se traduisent par une hausse du prix du panier d'épicerie pour les familles ténéliennes.

Le ministre de l'Énergie appuiera-t-il le plan d'urgence visant à alléger le prix des carburants que proposent les conservateurs, qui supprimerait les taxes fédérales sur le diésel au moins jusqu'à la fête du Canada de 2027 et qui apporterait un répit sensible aux Canadiens en général et aux agriculteurs comme Michelle en particulier?

L'hon. Joanne Thompson (ministre des Pêches, Lib.): Monsieur le Président, si la députée d'en face souhaite aider concrètement les habitants de sa circonscription, elle peut leur parler des montants qu'ils ont reçus hier au titre de l'Allocation canadienne pour l'épicerie et les besoins essentiels, et aussi...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: Je n'ai pas pu entendre quoi que ce soit et nous devons donc reprendre depuis le début.

La ministre des Pêches a la parole.

L'hon. Joanne Thompson: Monsieur le Président, je vais reprendre depuis le début.

Si la députée d'en face souhaite aider ses concitoyens...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: Je ne comprends pas pourquoi tout le monde s'agite ainsi. J'ai demandé à la ministre de reprendre depuis le début, et elle peut donc reprendre depuis le début.

L'hon. Joanne Thompson: Monsieur le Président, si la députée d'en face souhaite aider concrètement les habitants de sa circonscription, elle pourrait d'abord leur parler de l'importance des versements qu'ils ont reçus hier au titre de l'Allocation canadienne pour l'épicerie et les besoins essentiels. Deuxièmement, elle pourrait appuyer le projet de loi C-38, qui prolongerait la suspension de la taxe d'accise sur le diésel. Ce sont là des avantages concrets pour les Canadiens, et pas seulement de belles paroles.

Carol Anstey (Long Range Mountains, PCC): Monsieur le Président, si ces programmes fonctionnaient, les habitants de sa circonscription ne communiqueraient pas avec moi pour me demander...

Des voix: Oh, oh!

Carol Anstey: Monsieur le Président, les Canadiens paient environ 24 ¢ de plus que les Américains pour chaque litre de diésel, et 31 ¢ de plus que la moyenne mondiale. Le gouvernement ne peut pas contrôler les conflits à l'étranger, mais il peut certainement contrôler les taxes et les obstacles qu'il impose ici, chez nous.

Les députés d'en face appuieront-ils le plan des conservateurs visant à supprimer les taxes sur le diésel et à éliminer les obstacles qui empêchent le Canada de produire, raffiner et transporter une plus grande partie de son propre carburant?

L'hon. Joanne Thompson (ministre des Pêches, Lib.): Monsieur le Président, d'entrée de jeu, j'inviterais la députée à appuyer le projet de loi C-38. Je lui rappelle que je m'entretiens régulièrement avec les habitants de sa circonscription et de partout à Terre-Neuve-et-Labrador, et ils appuient le financement de 1 million de dollars destiné aux ports pour petits bateaux. Ils appuient les 81 millions de dollars pour le saumon sauvage de l'Atlantique, ce qui aura des retombées concrètes dans la province. Ils soutiennent Churchill Falls et ce que cela signifiera pour notre économie. Ils appuient la 5^e Escadre Goose Bay et les millions de dollars qui seront investis dans cette collectivité et dans la province.

Ce sont des résultats concrets. Elle doit parler plus souvent à ses concitoyens.

Jeremy Patzer (Swift Current—Grasslands—Kindersley, PCC): Monsieur le Président, la semaine dernière, j'ai rencontré Kelly, un producteur céréalier de ma circonscription. Sa facture de diésel a bondi de plus de 26 000 \$ cette année par rapport à l'année dernière. Ce sont 26 000 \$ qu'il ne peut pas utiliser pour acheter de quoi nourrir sa famille ni pour financer ses cultures de l'année prochaine. Il n'a d'autre choix que d'assumer cette augmentation puisqu'en tant que producteur céréalier, il ne peut pas la relayer aux consommateurs. Or, quel que soit le prix à payer, il doit semer et récolter ses cultures.

Les libéraux pourraient lui offrir un véritable allègement sur sa facture de carburant pour la prochaine saison agricole en votant en faveur d'une motion visant à supprimer toutes les taxes fédérales sur le diésel. Les libéraux feront-ils ce qu'il faut en soutenant notre plan d'urgence visant à alléger le prix des carburants et en permettant ainsi à des Canadiens comme Kelly de faire des économies?

• (1435)

L'hon. Buckley Belanger (secrétaire d'État (Développement rural), Lib.): Monsieur le Président, s'il y a bien une chose que nous ne ferons pas, c'est suivre les conseils des conservateurs. Nous ne suivrons jamais leurs conseils, car, bien qu'ils parlent de ce plan, ils n'en ont pas. Ils n'en ont tout simplement pas.

Je tiens à rappeler à mon collègue de la Saskatchewan que les conservateurs n'ont rien fait depuis 11 ans, mais que nous, aujourd'hui, avons mis en place l'Allocation canadienne pour l'épicerie et les besoins essentiels, qui aide les familles partout en Saskatchewan et au Canada.

[Français]

Jacques Gourde (Lévis—Lotbinière, PCC): Monsieur le Président, avec les libéraux, c'est juste du blabla, pas de résultat. La preuve: un agriculteur de Lanaudière nous a fait part du fait que la flambée du coût du diésel lui coûte 2 000 \$ de plus par jour. Selon l'Union des producteurs agricoles du Québec, la hausse du coût du diésel pourrait coûter plus de 200 millions de dollars par année aux agriculteurs québécois.

Quand est-ce que le gouvernement libéral va enfin regarder en face l'explosion du coût de l'énergie et donner un répit à nos agriculteurs?

L'hon. François-Philippe Champagne (ministre des Finances et du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, je veux remercier mon collègue de sa question. Ça fait des années que je le regarde. Pour une fois, pourquoi ne fait-il pas un geste? Au lieu de poser une question, il pourrait convaincre ses collègues de voter pour le projet de loi C-38. La meilleure façon de donner un répit immédiat, c'est de prolonger la suspension.

Pour une fois, les conservateurs peuvent faire une chose pour aider le monde: c'est de voter pour le projet de loi C-38. Est-ce qu'ils vont le faire?

Jacques Gourde (Lévis—Lotbinière, PCC): Monsieur le Président, après les producteurs agricoles, les consommateurs seront les prochains à écoper de la hausse des prix des aliments. Avec la quatrième plus grande réserve de pétrole au monde, il n'y a pas d'excuses qui justifient l'écart de prix que les Canadiens paient pour leur diésel. Les libéraux nous ont placés dans une situation de vulnérabilité.

Peuvent-ils s'engager à adopter notre plan conservateur qui va éliminer les taxes sur le diésel jusqu'en juillet 2027 et mettre en place une réserve stratégique pour garantir un approvisionnement stable? Les libéraux voteront-ils pour notre motion?

L'hon. François-Philippe Champagne (ministre des Finances et du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, les libéraux vont voter pour l'action.

Tout ce qu'on voit du côté de l'opposition, ce sont des motions. Pour une fois, ils ont l'occasion de faire quelque chose pour le vrai monde. Ils peuvent voter pour le projet de loi C-38. J'invite tous les agriculteurs qui nous regardent aujourd'hui à appeler leurs députés conservateurs pour leur demander de voter en faveur du projet de

loi C-38. Ça va donner un répit immédiat, instantané à l'ensemble des agriculteurs au pays. J'espère que les conservateurs vont faire la bonne chose pour une fois.

* * *

LES PENSIONS

Andréanne Larouche (Shefford, BQ): Monsieur le Président, encore aujourd'hui, 33 000 personnes ont des problèmes à recevoir leur pension de la Sécurité de la vieillesse à cause du logiciel Cúram, et le fédéral nous répond que tous les efforts sont déployés pour régler ça.

Le syndicat des fonctionnaires avertissait des ratés avec le système Cúram dès mars. Je ne parle pas de mars 2026, mais bien de mars 2025. Ça fait plus d'un an et demi, et, encore aujourd'hui, il y a 33 000 personnes qui ne reçoivent pas leur pension correctement.

À ce point-ci, comment les libéraux peuvent-ils encore répéter qu'ils prennent le problème au sérieux?

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, le système modernisé met en place des mesures essentielles d'accessibilité financière garantissant que des millions de Canadiens reçoivent le soutien sur lequel ils comptent chaque mois. Choisir la modernisation, c'est choisir un système stable et fiable, un système qui verse la prestation à temps et sans défaillance.

Andréanne Larouche (Shefford, BQ): Monsieur le Président, c'est hallucinant, après tout ce temps, d'entendre les libéraux vanter le système Cúram alors qu'il y a encore 33 000 personnes qui ne reçoivent pas la pension de vieillesse qui leur est due. Les libéraux traitent ces gens comme une aberration statistique alors qu'on parle d'un Centre Bell et demi plein à craquer de retraités privés de leur argent.

Ça n'a aucun bon sens d'abandonner autant d'ainés aussi longtemps. C'est fini depuis des mois, le temps des justifications. C'est le temps des solutions. Quand est-ce que les libéraux vont enfin comprendre?

L'hon. Joël Lightbound (ministre de la Transformation du gouvernement, des Travaux publics et de l'Approvisionnement et lieutenant du Québec, Lib.): Monsieur le Président, je veux rassurer ma collègue. Elle a raison. Les arriérés qu'on observe, il faut qu'on les baisse. Ils baissent continuellement, mois après mois, parce que tous les efforts sont déployés pour répondre à ces erreurs et pour que tous les aînés qui ont droit à la Sécurité de la vieillesse reçoivent leur paiement avec exactitude.

Toutefois, il y a 7,7 millions d'ainés au Canada qui reçoivent leurs prestations depuis que le système a été mis en place en mars 2025. Il faut savoir que, la solution de rechange, c'était un système qui fonctionnait au charbon et qui mettait en péril les prestations dont dépendent les aînés. Il était fondamental de le changer pour un nouveau système. On va continuer de réduire l'arriéré, comme on le fait depuis des mois.

Questions orales

● (1440)

*[Traduction]***LA FISCALITÉ**

Shannon Stubbs (Lakeland, PCC): Monsieur le Président, pendant 11 ans, les impôts et les formalités administratives imposés par les libéraux ont empêché la réalisation de projets d'oléoducs et de nouvelles raffineries qui auraient permis de produire davantage de carburant canadien. Le Canada est le quatrième producteur mondial de pétrole, mais le prix de son diésel a atteint 2,63 \$ le litre le mois dernier, soit une hausse de 71 % par rapport à l'année dernière. Lorsque le diésel coûte plus cher, les agriculteurs, les camionneurs, les constructeurs et les familles paient plus cher pour tout.

Les Canadiens ont besoin qu'on réduise les taxes, pas qu'on leur serve de nouvelles excuses. Le premier ministre soutiendra-t-il notre plan d'urgence visant à alléger le prix des carburants et supprimera-t-il toutes les taxes fédérales sur le diésel afin de permettre aux Canadiens de réaliser des économies?

L'hon. Tim Hodgson (ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, les Canadiens savent que la guerre a fait grimper les prix des carburants partout dans le monde. Voilà pourquoi nous avons suspendu la tarification fédérale du carbone et la taxe d'accise fédérale sur le diésel. Depuis septembre dernier, nous avons réduit de 25 ¢ le prix du litre de diésel. Nous continuons d'intervenir en renforçant la sécurité énergétique du Canada et en réduisant sa dépendance à l'égard de la volatilité des prix mondiaux de l'énergie, grâce à la construction des infrastructures énergétiques dont nous avons besoin. Nous aimerions vraiment que les conservateurs nous aident aussi dans cette démarche.

Shannon Stubbs (Lakeland, PCC): Il peut dire ça aux Canadiens qui paient jusqu'à 240 \$ de plus chaque fois qu'ils font le plein, monsieur le Président. Voilà le coût de l'échec des libéraux.

Le premier ministre ne peut pas invoquer les guerres à l'étranger pour justifier les taxes imposées ici. Les libéraux pourraient supprimer dès aujourd'hui la taxe sur le carbone pour les industries, la taxe liée à la norme sur les combustibles et la TPS sur le diésel, mais au lieu d'alléger le fardeau des Canadiens, les libéraux lancent des paroles en l'air, sans obtenir de résultats.

Les agriculteurs ne peuvent pas faire le plein de leur tracteur avec les excuses des libéraux, et les familles ne peuvent pas se nourrir d'annonces. Quand les libéraux, qui sont déconnectés de la réalité, réduiront-ils les taxes sur le diésel pour que les Canadiens aient les moyens de se déplacer en voiture et de se nourrir?

L'hon. Tim Hodgson (ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, j'invite la députée d'en face à appuyer le projet de loi C-38, qui prolongera la réduction de la taxe d'accise.

Leslyn Lewis (Haldimand—Norfolk, PCC): Monsieur le Président, les agriculteurs d'Haldimand—Norfolk cultivent les aliments dont dépendent les Canadiens. Ces aliments doivent être semés, récoltés et transportés. Le carburant est essentiel à chaque étape du processus. Quand le prix du diésel augmente, les agriculteurs et les camionneurs paient plus, et ces coûts se répercutent sur les consommateurs à l'épicerie.

Notre motion conservatrice apporterait une aide d'urgence pour réduire la facture à la pompe et ferait baisser ces coûts. Le gouvernement appuiera-t-il notre motion pour donner aux agriculteurs...

Le Président: Le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire a la parole.

L'hon. Heath MacDonald (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, tout le monde connaît la situation dans le détroit d'Ormuz et ses répercussions, y compris les prix du diésel sur le marché mondial. Ce problème ne touche pas seulement le Canada. C'est un problème mondial.

Nous avons suspendu la taxe d'accise. Lorsque nous avons été élus, nous avons également éliminé la taxe sur le carbone, une promesse que nous avons faite aux Canadiens de tout le pays et aux agriculteurs. Nous continuerons de travailler fort pour les agriculteurs.

Leslyn Lewis (Haldimand—Norfolk, PCC): Monsieur le Président, les libéraux sont de grands parleurs, mais de petits faiseurs. La motion des conservateurs permettrait aux familles d'économiser de l'argent. Après 10 ans, les Canadiens ont besoin d'un allègement, pas d'une autre promesse libérale. Les familles ne peuvent pas se nourrir avec un communiqué de presse. Dans Haldimand—Norfolk, je représente des agriculteurs qui produisent des aliments et des familles qui n'ont plus les moyens d'en acheter.

Le gouvernement appuiera-t-il notre motion visant à accorder un allègement d'urgence pour le carburant ou laissera-t-il les Canadiens faire la queue devant les banques alimentaires simplement pour survivre?

L'hon. Wayne Long (secrétaire d'État (Agence du revenu du Canada et Institutions financières), Lib.): Monsieur le Président, de ce côté-ci de la Chambre, nous allons continuer de nous concentrer sur l'abordabilité. Nous avons réduit les impôts de 22 millions de Canadiens, et nous venons de suspendre la taxe d'accise fédérale sur les carburants, ce qui permet aux Canadiens d'économiser 10 ¢ le litre lorsqu'ils font le plein. Si l'on ajoute à cela l'élimination de la taxe sur le carbone pour les consommateurs, cela représente une économie totale de 28 ¢.

Hier, les Canadiens ont reçu leurs versements au titre de l'Allocation canadienne pour l'épicerie et les besoins essentiels. Cette mesure permettra à 77 000 Canadiens de sortir de la pauvreté.

Cheryl Gallant (Algonquin—Renfrew—Pembroke, PCC): Monsieur le Président, la hausse des prix des carburants fait partie de la politique officielle du Parti libéral. La hausse du prix du diésel entraîne une augmentation du coût de tout ce qui est transporté par camion, train ou cargo. Les Canadiens souffrent en raison de l'inaction des libéraux. Ils ne peuvent pas nourrir leurs enfants à coups de communiqués de presse. Tout comme pour la taxe sur le carbone et la taxe sur l'essence, les libéraux ne feront rien pour les Canadiens tant que les sondages n'auront pas basculé.

Les libéraux vont-ils cesser de perdre du temps et se joindre à nous pour adopter le plan d'urgence visant à alléger le prix des carburants?

• (1445)

L'hon. Kody Blois (secrétaire parlementaire du premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, avec tout le respect que je dois à la députée, je rejette entièrement la prémisse de sa question. Nous avons pris des mesures pour rendre la vie plus abordable partout au pays. La Chambre examine actuellement la possibilité de prolonger la suspension de la taxe d'accise fédérale sur l'essence et le diésel. La députée et son parti peuvent choisir d'appuyer la proposition du gouvernement à cet égard. Hier, l'Allocation canadienne pour l'épicerie et les besoins essentiels a permis de verser entre 200 \$ et 300 \$ aux familles canadiennes admissibles.

Nous savons qu'il y a des défis à relever partout dans le monde. Le gouvernement fait tout ce qu'il peut pour soutenir les Canadiens. Nous aimerions certainement que les conservateurs contribuent à cet effort.

La députée représente Pembroke. Il y a beaucoup d'agriculteurs à Pembroke. Nous avons beaucoup à offrir aux agriculteurs. Lors de la campagne d'avril 2025, la députée s'est présentée avec une plateforme qui ne contenait rien du tout pour les agriculteurs canadiens. Voilà le bilan du Parti conservateur.

* * *

LA DÉFENSE NATIONALE

Chris Malette (Bay of Quinte, Lib.): Monsieur le Président, en tant que député de la circonscription où se trouve la BFC Trenton, la plus grande base des forces aériennes du Canada, des hommes et des femmes des Forces armées canadiennes m'approchent régulièrement pour me parler de l'importance pour eux d'avoir accès aux capacités dont ils ont besoin, quand ils en ont besoin. Le gouvernement a investi massivement dans les forces armées, notamment pour augmenter les salaires et donner aux générations futures de militaires l'équipement et les capacités dont ils auront besoin pour servir le Canada.

Le secrétaire d'État à l'approvisionnement en matière de défense peut-il expliquer en quoi le projet de loi C-40 appuiera ces objectifs et ce qu'il prévoit pour améliorer et moderniser l'approvisionnement militaire au pays?

L'hon. Stephen Fuhr (secrétaire d'État (Approvisionnement en matière de défense), Lib.): Monsieur le Président, je tiens à remercier le député de Bay of Quinte pour sa question et pour son excellent soutien à la BFC Trenton.

Le projet de loi C-40 viserait à créer l'Agence de l'investissement pour la défense, une société d'État dotée des pouvoirs, de la souplesse et de l'accès à l'expertise commerciale nécessaires pour mener à bien sa mission. Elle regrouperait la production, l'approvisionnement et l'investissement afin de répondre aux besoins des forces armées et de l'industrie, tout en garantissant la responsabilité gouvernementale et le contrôle parlementaire nécessaires. Elle s'appuierait sur les succès de l'agence en mettant en place une structure permanente capable de répondre aux futurs besoins du Canada en matière de défense.

* * *

L'AGENCE DU REVENU DU CANADA

Jasraj Hallan (Calgary-Est, PCC): Monsieur le Président, n'importe quel Canadien qui appelle l'Agence du revenu du Canada peut constater les échecs des libéraux. L'an dernier, les libéraux sont arrivés avec un plan bidon de 100 jours pour régler les pro-

Questions orales

blèmes qu'ils ont causés à l'Agence du revenu du Canada et, comme d'habitude, ce n'étaient que des paroles en l'air, sans résultat. Depuis, l'ombudsman des contribuables a dû lancer deux nouvelles enquêtes sur les échecs du gouvernement libéral à l'Agence du revenu du Canada relativement aux retards et aux délais de traitement. Les libéraux ont eu leurs 100 jours.

Combien de centaines de jours les contribuables canadiens devront-ils encore attendre avant que le gouvernement libéral incompetent répare enfin le gâchis qu'il a provoqué à l'Agence du revenu du Canada?

L'hon. Wayne Long (secrétaire d'État (Agence du revenu du Canada et Institutions financières), Lib.): Monsieur le Président, je tiens à remercier les excellents fonctionnaires de l'Agence du revenu du Canada pour les services et les prestations exceptionnels qu'ils procurent aux Canadiens. Le député peut parler du plan de 100 jours. Ce plan de 100 jours a été un énorme succès. Nous avons amélioré les délais de service et la qualité de la prestation des services.

Nous allons continuer d'améliorer les services de l'Agence du revenu du Canada pour les Canadiens.

Jasraj Hallan (Calgary-Est, PCC): Monsieur le Président, en bon libéral, il semble croire qu'un taux d'exactitude de 17 % dans les réponses fournies aux appelants constitue un immense succès.

C'est lui qui avait déclaré qu'il assumerait l'entière responsabilité des problèmes liés à l'ARC. Or, l'ombudsman des contribuables observe aujourd'hui une hausse de 27 % des plaintes relatives à l'incompétence du gouvernement libéral. Les libéraux sont prêts à dépouiller les Canadiens jusqu'à leur dernier dollar, mais les proches du parti, qui tirent parti de la caisse noire environnementale, bénéficieraient aussi d'un allègement fiscal très avantageux de 34 millions de dollars.

Pourquoi les libéraux se montrent-ils si impitoyables envers les contribuables et si laxistes lorsqu'il est question de leurs propres scandales?

L'hon. Wayne Long (secrétaire d'État (Agence du revenu du Canada et Institutions financières), Lib.): Monsieur le Président, je tiens encore une fois à remercier les fonctionnaires de l'ARC de la qualité exceptionnelle du service qu'ils offrent aux Canadiens. Ils assurent le versement des prestations, et nous nous dirigeons vers un système de versement automatique des prestations fédérales. Notre plan de 100 jours a été couronné de succès. Nous avons amélioré la durée de traitement des appels et les normes de service liées aux appels.

Nous allons poursuivre nos efforts. L'ARC deviendra un modèle d'excellence en matière de perception des recettes au sein du G7.

* * *

LES PETITES ENTREPRISES

Brad Vis (Mission—Matsqui—Abbotsford, PCC): Monsieur le Président, le Fonds de prêts pour les femmes en entrepreneuriat était censé aider les femmes entrepreneures à accéder à des capitaux. En examinant la réponse à une demande d'accès à l'information envoyée il y a trois ans, j'ai constaté qu'un administrateur financé par le gouvernement fédéral n'avait reçu que 27 demandes malgré une cible fédérale de 1 200, et qu'un autre n'avait accordé que 23 prêts malgré une cible de 815. Étant donné que plus de 7 milliards de dollars sont investis dans ce programme, les Canadiens devraient obtenir de meilleurs résultats.

Questions orales

Pourquoi le gouvernement mesure-t-il le succès en fonction des dollars dépensés et des annonces faites plutôt que des résultats concrets obtenus pour nos entrepreneures qui ont vraiment besoin de son soutien?

• (1450)

L'hon. Rechie Valdez (ministre des Femmes et de l'Égalité des genres et secrétaire d'État (Petites Entreprises et Tourisme), Lib.): Monsieur le Président, en ce Mois de l'histoire des femmes, je tiens à remercier mon honorable collègue de sa question.

Cependant, ce qu'il dit est faux. Notre Stratégie pour les femmes en entrepreneuriat a aidé plus de 600 000 femmes entrepreneures de notre merveilleux pays à démarrer et à faire croître leur entreprise. Nous avons également attiré 7 milliards de dollars en investissements pour aider les femmes entrepreneures partout au pays. Cet été seulement, j'ai également annoncé la reconstitution du financement de la Stratégie pour les femmes en entrepreneuriat. Cet argent supplémentaire — 173,3 millions de dollars — contribuera à l'amélioration du sort des femmes partout au pays.

Nous allons faire tout ce qui est en notre pouvoir pour aider les femmes et leur donner les moyens d'agir.

Brad Vis (Mission—Matsqui—Abbotsford, PCC): Ce n'est pas là une réponse acceptable, monsieur le Président, puisque j'ai en main les documents du ministère de la ministre, où on lit exactement ce que je viens de dire à la Chambre.

Au chapitre de la productivité, le Canada demeure à la traîne de ses pairs. L'accès aux capitaux continue à préoccuper au plus haut point les entrepreneures, de même que l'ensemble des entrepreneurs. De plus, le commerce intérieur ne s'est toujours pas concrétisé, les principales chaînes d'approvisionnement de l'Ouest canadien sont compromises, et aucune réforme fiscale en profondeur n'apportera d'aide appréciable aux PME canadiennes. Pourtant, le gouvernement continue à distribuer de l'argent à pleines mains, sans en répondre ni obtenir de résultats. Il suffit de se rappeler la caisse noire environnementale.

Au lieu de faire du théâtre, la ministre entend-elle faire quelque chose de positif pour les PME d'ici...

Le Président: La parole est à la ministre des Femmes et de l'Égalité des genres et secrétaire d'État aux Petites Entreprises et au Tourisme.

L'hon. Rechie Valdez (ministre des Femmes et de l'Égalité des genres et secrétaire d'État (Petites Entreprises et Tourisme), Lib.): Monsieur le Président, apporter du soutien aux entrepreneures, ce n'est pas faire du théâtre. Je salue d'ailleurs WeBC, un organisme de Kelowna qui a touché 5,6 millions de dollars pour épauler les entrepreneures en leur offrant du mentorat et de la formation sur la gestion d'entreprise ainsi qu'en leur apportant de l'aide à l'exportation et à la croissance de leur chiffre d'affaires. Grâce à notre Stratégie pour les femmes en entrepreneuriat, nous donnons un coup de pouce à des femmes partout au pays et nous investissons 173,3 millions de dollars pour aider des entrepreneures dans le démarrage, l'expansion et la croissance de leur entreprise.

Nous allons faire tout en notre pouvoir pour leur apporter notre soutien.

[Français]

L'ÉCONOMIE

Gabriel Hardy (Montmorency—Charlevoix, PCC): Monsieur le Président, nos agriculteurs en arrachent. Quand les coûts d'exploitation explosent pour eux, la facture, ce sont les familles qui la ramassent à l'épicerie. Ce matin, je parlais à Bruno Gosselin des Œufs d'Orléans. Il me disait que sa facture de diesel a augmenté de 62 % cette année. M. Gosselin m'a dit que rien n'était vraiment fait pour améliorer leur vie et que les gouvernements s'en lavaient les mains.

Quand le premier ministre descendra-t-il de son avion pour revenir sur le plancher des vaches, adopter notre plan conservateur pour réduire les taxes sur le diesel et faire baisser les coûts d'exploitation pour les agriculteurs comme M. Gosselin?

L'hon. Rachel Bendayan (secrétaire parlementaire du premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, le coût de la vie reste une préoccupation majeure pour de nombreux Canadiens et nous agissons.

Hier, ce sont 12 millions de Canadiens qui ont reçu un paiement direct dans le cadre de l'Allocation canadienne pour l'épicerie et les besoins essentiels. C'est à peu près 1 900 \$ pour une famille de quatre au cours de l'année. Ça change les choses. De plus, on fait le travail de fond afin de mettre l'économie sur les rails. La croissance économique est en hausse, les emplois sont en hausse, l'investissement étranger aussi et les salaires sont en hausse pour les travailleurs canadiens aux quatre coins du pays.

Gabriel Hardy (Montmorency—Charlevoix, PCC): Monsieur le Président, où sont les résultats pour les contribuables? Chaque semaine, les libéraux se lèvent pour nous dire qu'ils sont fiers de leur programme. On est en déficit. Ils envoient des chèques de dette aux familles canadiennes. Le Canada possède la quatrième réserve de pétrole en importance au monde. Ça ne devrait pas nous coûter plus cher ici pour avoir des produits qu'on possède en plus grande quantité qu'ailleurs. Les taxes et la bureaucratie qui sont imposées par les libéraux freinent nos développements de projets et ça fait qu'on ne s'enrichit pas collectivement.

Les libéraux, demain, vont-ils voter comme nous et se tasser ensuite du chemin pour que les grands projets puissent finalement trouver leur place au Canada?

L'hon. Rachel Bendayan (secrétaire parlementaire du premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, c'est intéressant, parce que les conservateurs aiment parler d'abordabilité à la Chambre. Ils aiment même parler de projets d'envergure nationale.

Or, chaque fois que nous présentons des projets de loi à la Chambre, les conservateurs s'y opposent. S'ils veulent vraiment aider les Canadiens et les Canadiennes, qu'ils embarquent.

[Traduction]

LES SERVICES PUBLICS ET L'APPROVISIONNEMENT

Eric Duncan (Stormont—Dundas—Glengarry, PCC): Monsieur le Président, le premier ministre a fait une annonce flamboyante en promettant d'acheter et de bâtir des produits canadiens, mais ce n'était qu'une grande manœuvre politique, des paroles en l'air qui n'ont donné aucun résultat. Le *Toronto Star* confirme que, depuis cette promesse, les achats gouvernementaux auprès d'entreprises américaines ont en fait augmenté de 50 %, pour atteindre près de 8 milliards de dollars. Les libéraux sont complètement déconnectés de la réalité, et les Canadiens en sont choqués, à juste titre.

Pourquoi le premier ministre choisit-il d'envoyer des milliards de dollars de l'argent des contribuables canadiens aux États-Unis en pleine guerre commerciale injuste?

• (1455)

L'hon. Joël Lightbound (ministre de la Transformation du gouvernement, des Travaux publics et de l'Approvisionnement et lieutenant du Québec, Lib.): Monsieur le Président, je suis très fier de la politique « Achetez canadien » annoncée en décembre, qui s'applique maintenant aux approvisionnements de plus de 5 millions de dollars.

En ce qui concerne les chiffres auxquels le député fait référence, nous avons fait le choix d'encourager les investissements au Canada et de donner la priorité au contenu canadien. Ce choix se traduit par des contrats comme celui conclu avec General Dynamics, à London, qui compte 1 700 employés à London et 600 fournisseurs. Selon le député, c'est le genre de contrat que le gouvernement ne devrait pas conclure, un contrat qui soutient l'industrie canadienne et les travailleurs canadiens ici, au pays, et qui favorise le contenu canadien.

Eric Duncan (Stormont—Dundas—Glengarry, PCC): Monsieur le Président, chaque fois que les libéraux font de grandes annonces et de grandes promesses, il faut toujours creuser plus loin pour connaître la vérité. Les libéraux prétendent acheter des produits canadiens, mais deux exemples de projets évalués à plusieurs milliards de dollars démontrent le contraire. La deuxième phase du projet de LNG Canada, qui a fait l'objet d'une nouvelle annonce, utilisera de l'acier chinois au lieu de soutenir les métallurgistes canadiens qui ont perdu leur emploi. Plus troublant encore, les libéraux attribuent des milliards de dollars en contrats fédéraux et en travaux à des entreprises américaines. Voilà qui est bien loin de la politique « Achetez canadien ». Le premier ministre prétend tenir tête au président Trump, tout en accordant 8 milliards de dollars de contrats aux États-Unis.

La question est simple. Quand les libéraux cesseront-ils d'envoyer les emplois et l'argent des Canadiens à Pékin et à Washington?

L'hon. Stephen Fuhr (secrétaire d'État (Approvisionnement en matière de défense), Lib.): Monsieur le Président, encore une fois, je ferai remarquer à l'opposition que les investissements étrangers directs sont une composante essentielle de notre économie. Ils permettent d'employer des dizaines de milliers de personnes. Ces entreprises conçoivent et fabriquent des produits, conservent leur propriété intellectuelle et établissent leur siège social. Tout cela compte, au même titre que les activités des entreprises canadiennes. Nous pouvons faire deux choses à la fois. Nous pouvons appuyer les deux. Des entreprises comme L3Harris, Safran et Airbus sont

Questions orales

d'une grande importance au Canada. Nous continuerons de les soutenir tant qu'elles continueront d'investir chez nous.

Shelby Kramp-Neuman (Hastings—Lennox and Addington—Tyendinaga, PCC): Monsieur le Président, le premier ministre a dit à maintes reprises aux Canadiens que, pendant une guerre commerciale historique, les libéraux ont l'intention de renforcer l'économie canadienne. Cependant, les données indiquent le contraire. Selon le *Toronto Star*, le premier ministre a augmenté de plus de 50 % la proportion de marchés publics accordés à des entreprises américaines. L'industrie canadienne a besoin du soutien du premier ministre, pas d'un manque de constance et d'un surcroît d'esbroufe politique.

Le plan des conservateurs sauverait des emplois au Canada au lieu de les envoyer au sud de la frontière.

Quand le gouvernement accordera-t-il la priorité à l'économie canadienne et achètera-t-il des biens canadiens avec des dollars canadiens?

L'hon. Steven MacKinnon (ministre des Transports et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, mes collègues ont donné des exemples qui illustrent comment nous soutenons les emplois, la population et les matières produites au Canada tout au long de notre processus d'approvisionnement. Si les conservateurs veulent soutenir ce qui est peut-être l'investissement le plus emblématique du Canada, ils pourraient cesser de faire obstacle au train à grande vitesse Alto, qui reliera Québec à Toronto, et, dès maintenant, étudier très attentivement la possibilité d'un train à grande vitesse entre Edmonton et Calgary. Les conservateurs défendront-ils...

Des voix: Oh, oh!

* * *

[Français]

LES FEMMES ET L'ÉGALITÉ DES GENRES

Linda Lapointe (Rivière-des-Mille-Îles, Lib.): Monsieur le Président, le 1^{er} octobre marque le début du Mois de l'histoire des femmes. C'est l'occasion de réfléchir au chemin parcouru.

Il fut un temps où les femmes n'étaient même pas autorisées...

Le Président: Il y a trop de bruit. Je n'arrive pas à bien entendre ce qui est dit.

L'honorable députée de Rivière-des-Mille-Îles peut recommencer.

Linda Lapointe: Monsieur le Président, le 1^{er} octobre marque le début du Mois de l'histoire des femmes. C'est l'occasion de réfléchir au chemin parcouru.

Il fut un temps où les femmes n'étaient même pas admises à la Chambre des communes. Aujourd'hui, nous comptons le plus grand caucus des femmes de l'histoire du Canada, avec 71 députées qui défendent avec force et intérêt leur communauté. Nous avons parcouru un long chemin, mais il en reste encore beaucoup à faire.

La ministre peut-elle nous expliquer comment notre gouvernement s'appuie sur ces progrès pour la prochaine génération de femmes et de jeunes filles?

Questions orales

L'hon. Rechie Valdez (ministre des Femmes et de l'Égalité des genres et secrétaire d'État (Petites Entreprises et Tourisme), Lib.): Monsieur le Président, je remercie ma collègue de sa question. Partout au Canada, des femmes écrivent l'histoire. Elles sont entrepreneures, fonctionnaires et leaders dans leur communauté. Notre gouvernement travaille à éliminer les obstacles et à ouvrir plus de portes. Au cours de la dernière année, nous avons investi autour de 1 milliard de dollars pour donner plus de possibilités aux femmes et aux filles partout au pays. Quand les femmes réussissent, le Canada réussit.

* * *

• (1500)

[Traduction]

LA SANTÉ

Dan Mazier (Mont-Riding, PCC): Monsieur le Président, le coût du scandale Prescription, qui était de 300 millions de dollars, vient encore d'augmenter. Les conservateurs ont mis la main sur la lettre de licenciement adressée à Michael Green, le chef de la direction déchu qui est responsable de l'échec du programme Prescription créé par les libéraux. D'après cette lettre, M. Green s'est vu octroyer une indemnité de départ d'un million de dollars, assortie d'une autre grosse prime de rendement. Cette enveloppe d'un million de dollars a été approuvée par Inforoute Santé du Canada. Le fonctionnaire de la ministre de la Santé siège au conseil d'administration d'Inforoute Santé du Canada.

La ministre a-t-elle voté en faveur de l'octroi de fonds publics supplémentaires à Michael Green alors qu'il avait déjà gaspillé 300 millions de dollars?

L'hon. Marjorie Michel (ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, cette affaire est actuellement devant les tribunaux; nous ne ferons donc aucun commentaire. De manière plus générale, nous attendons avec impatience les conclusions de l'audit indépendant et de l'examen organisationnel d'Inforoute. Nous déciderons des prochaines étapes en fonction de ces résultats.

Matt Strauss (Kitchener-Sud—Hespeler, PCC): Monsieur le Président, elle jouit du privilège parlementaire; elle peut donc répondre à ce genre de questions, quelle que soit l'instance judiciaire saisie de celles-ci. Il s'agit de l'argent des Canadiens. Inforoute Santé du Canada a gaspillé 300 millions de dollars avec son programme Prescription, qui s'est soldé par un échec. Les contribuables n'ont rien obtenu...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: Cette fois-ci, c'est de ce côté-là.

L'honorable député peut recommencer depuis le début.

Matt Strauss: Monsieur le Président, ils ont dépensé 300 millions de dollars pour Prescription. En réponse à ma question du 8 juin, elle a annoncé qu'elle suspendrait le versement des 50 millions de dollars qu'elle prévoyait d'accorder cette année à Inforoute Santé du Canada. Le 18 juin, son porte-parole, Alexandre Bergeron, a dit au *Globe and Mail* qu'ils allaient finalement verser ces 50 millions de dollars à cette organisation totalement incompétente. Qu'en est-il exactement et pourquoi?

Pourquoi ne fait-elle pas en sorte que les Canadiens économisent cet argent de façon permanente?

L'hon. Marjorie Michel (ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, nous restons déterminés à veiller à ce que l'argent pu-

blic soit dépensé à bon escient. Inforoute Santé du Canada n'a reçu aucun financement cette année. Santé Canada évalue actuellement les prochaines étapes. Comme je l'ai dit, d'une manière plus générale, nous attendons avec intérêt les conclusions de l'audit indépendant et de l'examen organisationnel d'Inforoute Santé du Canada avant d'envisager les prochaines étapes.

Matt Strauss (Kitchener-Sud—Hespeler, PCC): Monsieur le Président, le PDG d'Inforoute Santé du Canada qui a supervisé ce désastre, Michael Green, a touché 1 million de dollars par année pour ne rien faire d'utile. Les conservateurs ont mis la main sur sa lettre de congédiement. Il y est indiqué qu'Inforoute Santé du Canada prévoit de lui verser l'équivalent d'une année de salaire supplémentaire ainsi que 200 000 \$ à titre de prime de rendement, en plus de maintenir son allocation d'automobile pour cette année. Michael Green affirme maintenant qu'il a été congédié afin de l'empêcher de témoigner devant le comité de la santé.

Est-ce pour cette raison qu'elle envisage toujours d'accorder 50 millions de dollars supplémentaires à Inforoute Santé du Canada? Est-ce pour acheter le silence de ce PDG incompétent?

L'hon. Marjorie Michel (ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai indiqué dans ma réponse précédente, Inforoute Santé du Canada n'a reçu aucun financement cette année et Santé Canada évalue actuellement les prochaines étapes.

* * *

LES RESSOURCES NATURELLES

Braeden Caley (North Vancouver—Capilano, Lib.): Monsieur le Président, lors des récentes élections partielles, les Canadiens ont clairement indiqué que nous devons diversifier rapidement nos exportations. Dans cette optique, notre gouvernement s'efforce de faire du Canada une superpuissance en matière d'énergies propres et conventionnelles sur de nouveaux marchés, tout en veillant à protéger la nature qui nous est chère.

Dans la circonscription de North Vancouver—Capilano, où se trouve le plus grand port du Canada et de toute la Colombie-Britannique, nous sommes particulièrement conscients de la chance qui s'offre à nous de créer des emplois de qualité et d'attirer des investissements pour nos collectivités. La semaine dernière, alors que le premier ministre était en Colombie-Britannique, nous avons assisté au lancement du plus important investissement du secteur privé de l'histoire de la province.

Le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles peut-il informer la Chambre des mesures prises par le gouvernement pour atteindre cet objectif?

L'hon. Tim Hodgson (ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, je tiens tout d'abord à souhaiter la bienvenue à la Chambre au député. Les habitants de Vancouver ont de la chance de l'avoir comme député.

La semaine dernière, j'étais aux côtés du député, de chefs des Premières Nations, des promoteurs du projet et du premier ministre pour annoncer le lancement de la deuxième phase du projet LNG Canada. Cet investissement de 33 milliards de dollars permettra de construire la deuxième plus grande usine de gaz naturel liquéfié au monde. Le projet utilisera 15 000 tonnes d'acier canadien neuf et créera 6 100 nouveaux emplois. Ce n'est là qu'un début.

• (1505)

L'AGRICULTURE ET L'AGROALIMENTAIRE

L'hon. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC): Monsieur le Président, le premier ministre est un grand parleur, mais un petit faiseur.

Les libéraux ont annoncé qu'ils éliminaient la recherche sur les semences à la ferme expérimentale d'Indian Head, ce qui met en péril des emplois locaux. De nombreux groupes, comme les Producteurs de grains du Canada et l'Association des municipalités rurales de la Saskatchewan, ont tous condamné cette décision.

On s'en doute, le ministre va prétendre que ce travail va se poursuivre à un autre endroit, mais il y a un problème. Le site d'Indian Head possède plus de 100 ans de données, des conditions de sol uniques et du personnel local possédant des décennies d'expertise et de connaissances. Cette recherche vaut des centaines de millions de dollars pour l'industrie agricole canadienne. Pendant ce temps, le gouvernement a trouvé des millions de dollars à verser en aide étrangère pour des projets comme la culture du riz respectueuse de l'égalité des sexes, qui ne procurent aucun avantage aux Canadiens.

Pourquoi le gouvernement sacrifie-t-il la recherche et les emplois canadiens au profit du gaspillage des libéraux?

L'hon. Heath MacDonald (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, cela fait 140 ans que nous faisons de la recherche au pays par l'entremise du gouvernement fédéral, et nous allons continuer. Il y a 17 centres dans tout le pays, dont un dans chaque province.

Je tiens à informer le député que je suis heureux de dire que l'unité de multiplication des semences poursuivra ses activités au Centre de recherche d'Indian Head pour la saison de croissance 2027, y compris pour le fourrage et le blé.

Nous ne faisons pas moins de recherche. Nous faisons des recherches plus précises. Nous faisons plus de recherche sur la durabilité. Nous faisons de la recherche avec le milieu universitaire partout au pays et nous allons continuer de faire de la recherche pour l'agriculture.

* * *

LES AFFAIRES AUTOCHTONES

Leah Gazan (Winnipeg-Centre, NPD): Monsieur le Président, plusieurs Premières Nations n'ont pas donné leur consentement à l'accélération, par les libéraux, du projet d'oléoduc Pacific Link. Or, lorsqu'on l'a interrogée au sujet de l'opposition des peuples autochtones, la ministre des Relations Couronne-Autochtones a déclaré que les droits des peuples autochtones et les oléoducs n'étaient pas incompatibles. Eh bien, le respect des droits constitutionnels n'est pas facultatif.

Si les libéraux ont l'intention d'imposer ce projet de pipeline sans le consentement préalable des Autochtones concernés, donné librement et en connaissance de cause, cela ne mènera-t-il pas, une fois de plus, à un recours devant les tribunaux?

L'hon. Tim Hodgson (ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, la Loi visant à bâtir le Canada prévoit deux volets de consultation. Il y a tout d'abord la consultation relative à l'inscription sur la liste, qui a été très approfondie. Le deuxième volet portera sur le projet lui-même. La députée sera la bienvenue pour participer à l'enquête publique menée par la Régie canadienne de l'énergie, si elle le souhaite.

Questions orales

LES INSTITUTIONS DÉMOCRATIQUES

Heather McPherson (Edmonton Strathcona, NPD): Monsieur le Président, le gouvernement a la responsabilité de protéger la démocratie et la souveraineté des Canadiens. Nous savons maintenant que des agents républicains travaillent avec des séparatistes de l'Alberta dans le but de briser notre pays. De plus, des Albertains se sont fait voler leurs données personnelles et sont ciblés par des acteurs étrangers extrémistes des États-Unis et de la Russie. Cela risque de miner la confiance du public envers nos institutions démocratiques.

Que fait exactement le gouvernement pour empêcher les acteurs étrangers de s'ingérer dans nos processus démocratiques et pour protéger les Albertains et les Canadiens contre ces menaces?

L'hon. Eleanor Olszewski (ministre de la Gestion des urgences et de la Résilience des communautés et ministre responsable de Développement économique Canada pour les Prairies, Lib.): Monsieur le Président, je suis, moi aussi, profondément troublée par ces nouvelles et préoccupée pour l'avenir de la démocratie.

L'avenir de l'Alberta appartient aux Albertains. Je rappelle donc aux Albertains qui nous regardent qu'il est très important de faire entendre notre voix, de participer au vote du 19 octobre et de voter de manière décisive pour demeurer au sein du Canada.

[Français]

Le Président: Cela met fin à la période des questions orales.

Le député de Berthier—Maskinongé veut faire un rappel au Règlement.

Yves Perron: Monsieur le Président, je veux juste faire un appel à la vigilance. Pendant la période des questions orales, à quelques reprises, les interprètes nous ont mentionné être dans l'obligation de cesser l'interprétation parce qu'il y avait trop de bruits ambiants. Peut-être que vous pourriez faire un rappel au début de la période des questions orales demain. Il faut être vigilant là-dessus parce que c'est important pour la santé auditive de nos interprètes et pour la compréhension des débats à la Chambre pour les francophones.

Le Président: Effectivement, c'est noté. Nous allons être vigilants et nous allons faire attention à ça.

• (1510)

[Traduction]

Brad Vis: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Je demande le consentement unanime de la Chambre pour déposer les documents obtenus en vertu de la Loi sur l'accès à l'information auprès de la ministre...

Des voix: Non.

Le Président: La députée de Saanich—Gulf Islands a la parole.

Elizabeth May: Monsieur le Président, mon recours au Règlement fait suite à l'intervention du député de Berthier—Maskinongé. Il y avait tellement de bruit pendant la période des questions.

J'ai remarqué en particulier que, lorsque la députée d'Edmonton Strathcona a tenté de poser sa question, il semblait y avoir un effort coordonné de la part des libéraux auquel je tiens à m'opposer, car ils faisaient le même chahut pendant qu'elle essayait de poser sa question.

Veuillez écouter l'enregistrement et voir si nous pouvons rappeler à nos collègues qu'ils ne sont pas censés interrompre un député lorsqu'il a la parole.

Travaux des subsides

Le Président: C'est un bon rappel et je l'appuie.

Le député d'Elgin—St. Thomas—London-Sud a la parole.

Andrew Lawton: Monsieur le Président, pendant la période des questions orales, il a été question du fait que 91 % des actifs du premier ministre se trouvent aux États-Unis. J'aimerais déposer sa divulgation en matière d'éthique et demander le consentement unanime...

Des voix: Non.

Le Président: Tout le monde est suffisamment calme pour que nous puissions poursuivre les travaux prévus à l'ordre du jour.

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

TRAVAUX DES SUBSIDES

MOTION DE L'OPPOSITION—PRIX DU DIESEL

La Chambre reprend l'étude de la motion.

Rachael Thomas (Lethbridge, PCC): Monsieur le Président, la politique énergétique n'est pas un débat réservé aux revues spécialisées ou aux conseils d'administration d'Ottawa. En réalité, elle a une incidence directe sur la capacité des familles de travailleurs à payer leurs factures à la fin du mois. Le gouvernement libéral agit comme si les projets énergétiques étaient quelque chose qu'il fallait décourager, bloquer ou freiner au pays. Du moins, c'est ce que démontrent ses actions, même si ses discours sont souvent plus ambitieux. Or, l'énergie est un maillon essentiel de la chaîne d'approvisionnement, et on ne diminue pas la consommation en rendant l'énergie plus difficile ou plus coûteuse à produire. Dans les faits, cela ne fait qu'augmenter les coûts pour les personnes qui peuvent le moins se le permettre, c'est-à-dire les familles de travailleurs.

Notre plan d'aide d'urgence pour réduire la facture à la pompe vise précisément à régler ce problème. C'est l'objet de la motion que nous avons présentée aujourd'hui à la Chambre. Grâce à un allègement fiscal immédiat sur le diésel et à l'élimination des obstacles administratifs qui ralentissent les projets énergétiques, nous nous attaquerions directement aux facteurs qui contribuent à la hausse des coûts de transport et de l'inflation alimentaire. Nous allégerions le fardeau des producteurs, des transporteurs et des consommateurs canadiens, qui finissent toujours par assumer la facture.

Cette motion vise à réintroduire le bon sens économique dans les politiques fédérales. Il s'agit de reconnaître que nous ne pouvons pas taxer le producteur sans punir le consommateur. Quand le transport coûte plus cher, le pain, la viande et les pommes de terre coûtent plus cher.

Essentiellement, la motion que les conservateurs ont présentée aujourd'hui porte sur les simples travailleurs de notre grand pays. Elle concerne le producteur local qui a communiqué avec mon bureau parce qu'il voit ce qui se dessine à l'horizon et constate le lien entre le coût du carburant qu'il consomme pour cultiver ses récoltes, pour faire la moisson ou pour acheminer le tout sur les marchés et le coût des aliments. Il y a une forte corrélation. Cette motion concerne le camionneur qui travaille de longues heures pour livrer des produits de première nécessité aux collectivités. Elle concerne tous les ménages canadiens qui ont du mal à joindre les deux bouts après 11 ans de politiques libérales complexes ayant

mal servi le pays. Cela comprend les millions de Canadiens, dont bon nombre sont des travailleurs, qui ont dû faire la queue devant les banques alimentaires pour nourrir leur famille parce que le gouvernement a mis en place des politiques de nature punitive.

Les Canadiens se sont fait dire de juger le gouvernement en fonction des prix à l'épicerie. C'est ce que le premier ministre les a invités à faire pendant la campagne électorale. Or, le jugement est tombé. Le système actuel ne fonctionne pas pour les familles de travailleurs. Le coût du panier d'épicerie, loin de diminuer, ne fait qu'augmenter.

Il est temps de faire baisser les prix des carburants. Il est temps de réduire les frais d'exploitation. Il est temps de donner aux familles canadiennes le répit dont elles ont désespérément besoin et qu'elles méritent.

Les conservateurs ont présenté un plan légitime et sensé qui servira bien le Canada en s'attaquant aux problèmes fondamentaux auxquels les Canadiens sont confrontés. J'exhorte tous les députés à voter en faveur de la motion qui leur a été présentée aujourd'hui. Défendez les intérêts des Canadiens. Votez avec nous.

• (1515)

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, la députée a dit que la motion d'aujourd'hui vise essentiellement à aider les gens et à s'attaquer au problème de l'abordabilité, et je crois qu'elle a utilisé l'expression « coût des aliments ». Cela m'a rappelé les nombreuses mesures prises par le gouvernement, comme l'exemption fiscale. L'autre chose qui m'est venue à l'esprit, c'est le Programme national d'alimentation scolaire. Celui-ci permet de distribuer de la nourriture à des centaines de milliers d'enfants dans toutes les régions du pays, mais le Parti conservateur a qualifié ce programme de foutaise et dit qu'il allait s'en débarrasser.

Je me demande si la députée croit que le Parti conservateur devrait changer d'idée à cet égard et appuyer le Programme national d'alimentation scolaire du Canada.

Rachael Thomas: Monsieur le Président, les Canadiens sont très préoccupés par le coût de la vie. Ils sont très préoccupés par le prix des produits qu'ils achètent à l'épicerie. Ils ne réclament pas la mise en place d'un programme gouvernemental qui leur distribuera de l'argent pour les aider à court terme.

Ce que les Canadiens veulent, c'est une solution systémique. C'est au sein même de la structure qui sous-tend notre économie qu'ils souhaitent voir des changements, car ce sont ces types de changements stratégiques qui contribuent à la construction de l'infrastructure sur laquelle notre système repose. Ce sont ces types de changements qui aident à créer des emplois et à bonifier les salaires. Pour que les gens puissent subvenir à leurs besoins, ils doivent être en mesure de vivre dans ce type de contexte.

Ils ne veulent pas d'un énième programme gouvernemental. Ils ne veulent pas avoir à se démener pour payer leur prêt hypothécaire pendant que le gouvernement nourrit leurs enfants à l'école. Ce n'est pas ce qu'ils demandent. Ils demandent au gouvernement de mettre en place des politiques qui leur permettront d'être autonomes et de subvenir aux besoins de leur famille.

Travaux des subsides

Michael Cooper (St. Albert—Sturgeon River, PCC): Monsieur le Président, nous avons vu le premier ministre se lancer dans les reproches face à la hausse du prix des carburants. Il aime rejeter la faute sur des facteurs externes. La semaine dernière, il a rejeté la responsabilité sur les provinces. Or, en fin de compte, il peut faire bien des choses pour faire baisser les coûts, notamment supprimer toutes les taxes fédérales sur les carburants. Je pense que le premier ministre devrait se concentrer sur ce qu'il peut contrôler et supprimer ces taxes au lieu de rejeter la faute sur les autres. S'il supprimait ces taxes, il permettrait à une famille moyenne d'économiser 1 200 \$.

Je me demande si ma collègue pourrait nous parler de certaines mesures que pourrait prendre le premier ministre.

Rachael Thomas: Monsieur le Président, mon collègue a raison. À l'heure actuelle, nous savons qu'au Canada, nous payons environ 24 ¢ le litre de plus que les Américains. Nous savons que c'est 31 ¢ de plus que la moyenne mondiale.

Cela dit, c'est un élément qui tend à prouver que cette situation n'est pas attribuable à des facteurs économiques mondiaux, mais plutôt à des politiques nationales. Le gouvernement peut et devrait modifier ces politiques nationales. Il est de sa responsabilité d'agir dans l'intérêt de la population canadienne et de favoriser une plus grande accessibilité financière.

À cette fin, il faudrait notamment supprimer la taxe sur le carbone pour les industries, le supplément pour le carburant et la so-disant norme sur les combustibles propres, et veiller à ce que nous disposions de réserves. Il y a beaucoup de mesures qui peuvent être prises au niveau national pour aider les Canadiens.

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, un député conservateur a posé une question sur le fait que le gouvernement fédéral cherche à rejeter le blâme sur les autres, ce qui n'est tout simplement pas vrai. Je vais la poser autrement.

Les conservateurs peuvent-ils expliquer aux Canadiens, en ce qui concerne l'abordabilité, ce qu'ils soutiennent réellement parmi la multitude de programmes mis en place par le gouvernement fédéral? Est-ce l'allègement fiscal pour 22 millions de Canadiens, l'allocation canadienne pour l'épicerie, le programme de soins dentaires, l'assurance-médicaments, le programme national d'alimentation scolaire pour les enfants, ou l'allègement fiscal que nous leur accordons...

Le Président: Nous allons laisser un peu de temps à la députée de Lethbridge pour répondre à cette question.

Rachael Thomas: Monsieur le Président, si vous me le permettez, je vais reformuler ma question pour les Canadiens qui ne connaissent peut-être pas le nom de chacun des programmes énumérés par le député.

Essentiellement, ce qu'il dit, c'est que le gouvernement a distribué cet argent, cet argent et cet argent, et qu'il devrait donc être remercié. En fait, il dit que le gouvernement a échoué. C'est pourquoi les Canadiens ont du mal à joindre les deux bouts. C'est pourquoi le gouvernement ressent le besoin d'intervenir et de distribuer cet argent.

• (1520)

[Français]

Abdelhaq Sari (Bourassa, Lib.): Monsieur le Président, avant de débiter, j'aimerais vous dire que je partage mon temps de parole avec le député de Mississauga—Lakeshore.

Je suis reconnaissant de cette occasion de m'exprimer sur la motion de l'opposition officielle qui porte sur une réalité. C'est une réalité que je côtoie chaque jour dans ma circonscription, Bourassa, et dans plusieurs quartiers de Montréal: le coût de la vie.

Dans Montréal-Nord, des familles comptent chaque jour chaque dollar à l'épicerie. Des travailleurs et des travailleuses se demandent s'ils pourront faire le plein jusqu'à la fin du mois. Des commerçants absorbent des hausses de prix qu'ils n'ont jamais choisies. Ces gens-là ne veulent pas de slogans comme ce qu'on entend de la part de l'opposition. Ils veulent des initiatives et des résultats.

Nous vivons dans un monde instable. Des guerres à l'autre bout de la planète, des tensions commerciales et des chaînes d'approvisionnement fragilisées se répercutent jusque dans nos cuisines et nos pompes à essence. Le Canada n'a pas déclenché ces crises, mais il a le devoir d'y répondre, et notre gouvernement y répond. Nous avons choisi d'agir ici et maintenant. Nous avons choisi d'agir avec le projet de loi C-38.

Le projet de loi C-38, Loi sur l'abordabilité des carburants au Canada prolonge jusqu'au 31 janvier 2027 la suspension de la taxe d'accise fédérale sur l'essence, le diésel et le carburant d'aviation. Zéro, pas une cenne, comme on dit chez nous au Québec, cette suspension est en vigueur depuis le 20 avril. Les députés d'en face s'en souviennent sûrement. Dès le premier jour, le prix à la pompe a baissé de 11 ¢ le litre en moyenne. Concrètement, c'est environ 5 \$ d'économie sur un plein de 50 litres.

Nous le faisons avec rigueur. Nous le faisons bien évidemment parce que nous pensons à nos familles. La taxe reviendra graduellement à la moitié du taux régulier en février et en mars 2027: 5 ¢ le litre pour l'essence et 2 ¢ pour le diésel, pas de choc, pas de surprise.

L'effet dépasse largement la voiture familiale. Le camionneur, l'agriculteur, l'entreprise de livraison et l'épicier: toute la chaîne qui nourrit le pays va en profiter.

Oui, le prix du diésel a augmenté partout dans le monde, mais rétablissons les faits et corrigeons quelques éléments qui ont été mentionnés de l'autre côté de la Chambre. Le diésel coûte moins cher au Canada que dans la plupart des pays du G7. Depuis la fin de février, il a moins augmenté ici qu'aux États-Unis, et les taxes provinciales sur le diésel, qui varient d'environ 9 ¢ à plus de 20 ¢ le litre, ne relèvent pas nécessairement d'Ottawa.

Parlons de l'abordabilité. C'est au-delà du prix du litre. L'opposition veut parler du carburant; parlons-en, mais l'abordabilité, ce n'est pas uniquement le carburant. Ça ne se résume pas uniquement au prix du litre. Elle se mesure à plusieurs éléments. Je vais les citer rapidement et y revenir par la suite. Cela se résume également à l'épicerie, à l'accès à la propriété, à la paie qu'on reçoit, à la boîte à lunch de nos enfants. Cela se mesure également à l'équité.

Parlons de l'épicerie. La nouvelle Allocation canadienne pour l'épicerie et les besoins essentiels verse 25 % de plus que l'ancien crédit pour la TPS. Non imposable, elle rejoint plus de 12 millions de Canadiennes et de Canadiens à revenu faible ou modeste. Un versement arrive cette semaine. Avec le supplément de cet été, une famille de quatre recevra jusqu'à 1 890 \$ dollars cette année et environ 1 400 \$ par année pendant les quatre ans à venir. Pour une personne seule, c'est 950 \$ cette année et environ 700 \$ pour les quatre ans à venir.

Travaux des subsides

L'abordabilité se mesure dans l'accès à la propriété. Pour les premiers acheteurs et acheteuses d'une habitation neuve, la TPS est éliminée jusqu'à 1 million de dollars et réduite entre 1 million et 1,5 million de dollars. Cela représente jusqu'à 50 000 \$ dans les poches de nos jeunes qui veulent avoir leur rêve et qui veulent vraiment concrétiser leur rêve d'avoir une propriété et de pouvoir accéder à la propriété.

• (1525)

Elle se mesure également, comme je l'ai dit tout à l'heure, à la paie. Nous avons baissé le taux d'imposition de la première tranche de revenus de 15 à 14 %. Il y a 22 millions de Canadiennes et de Canadiens qui en profitent. C'est 420 \$ dans leur poche, par année et par personne. C'est 840 \$ pour un ménage à deux revenus.

Elle se mesure dans la boîte à lunch. Je me permets d'ouvrir une parenthèse: il est dommage d'entendre les gens de l'autre côté de la Chambre dire que cette mesure, qui vient en aide à plusieurs jeunes et à plusieurs enfants qui vont à l'école, doit être jetée à la poubelle. Le Programme national d'alimentation scolaire du Canada, qui est désormais permanent, permet de nourrir environ 400 000 enfants par année. Une famille de deux enfants économise ainsi près de 800 \$ par année à l'épicerie.

Elle se mesure également par notre travail et nos actions en matière d'équité. Grâce à l'automatisation des prestations fédérales, 5,5 millions de Canadiennes et de Canadiens à faible revenu recevront automatiquement l'aide à laquelle ils ont droit, comme l'Allocation canadienne pour l'épicerie et les besoins essentiels et l'Allocation canadienne pour enfants. Un droit qu'on ne réclame pas faute d'information, c'est un droit qui est malheureusement perdu.

En conclusion, nous ne contrôlons pas les forces mondiales qui font grimper les prix, mais nous contrôlons les mesures que nous devons établir ici et maintenant et les initiatives de notre gouvernement, qui doivent être justes, équitables, sincères et, surtout, responsables. Sur cet élément de responsabilité, c'est là où j'ai vraiment un malaise à l'égard de la motion qui a été déposée par le parti l'autre côté de la Chambre.

Notre réponse, c'est d'agir de façon concrète, de façon mesurée et, comme je l'ai bien dit tout à l'heure, de façon responsable. L'opposition propose des chantiers à long terme pour un problème d'aujourd'hui. Nous, nous livrons des résultats aujourd'hui, tout en bâtissant une économie plus forte pour demain. Rendre la vie abordable et renforcer notre économie, ce n'est pas choisir entre deux objectifs, c'est un seul et même engagement envers les familles de Bourassa et de partout au pays.

Alexis Brunelle-Duceppe (Lac-Saint-Jean, BQ): Madame la Présidente, mon collègue a parlé d'agir de façon responsable. J'aimerais qu'il m'explique, selon lui, si, agir de façon responsable, c'est de subventionner à coups de milliards de dollars la seule industrie ou un des seuls secteurs économiques qui n'est pas tarifé alors que, présentement, il y a des industries et des secteurs économiques qui souffrent de la guerre tarifaire.

Est-ce responsable d'envoyer des milliards de dollars, que ce soit avec Trans Mountain ou Pacific Link ou que ce soit au moyen de crédits d'impôt à hauteur de 100 milliards de dollars, que nous payons tous collectivement, à un secteur économique qui fait des profits records? Je rappelle qu'on estime que les profits de l'industrie gazière et pétrolière vont s'élever à 90 milliards de dollars en 2026.

Tout ça, c'est pour une industrie qui appartient à 60 % aux Américains et dont les produits sont vendus à 90 % aux Américains. Encore une fois, c'est un secteur économique qui n'est pas touché par les droits de douane. Les projets seront prêts dans 12, 13, 14 ou 15 ans et ils n'auront aucun impact sur la guerre tarifaire.

Selon lui, est-ce que ce sont des initiatives responsables qui auront un impact maintenant?

Abdelhaq Sari: Madame la Présidente, je remercie mon collègue de son éloquence, mais j'aimerais bien qu'on revienne sur le sujet.

Il est très important de dire, pour ne pas induire quelqu'un en erreur, que le projet de loi C-38 ne touche ni les compétences du Québec ni son marché du carbone. Il ne touche aucun portefeuille. De plus, il est important de dire que notre gouvernement ne renie pas ses engagements environnementaux, loin de là.

[Traduction]

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 peut nous parler un peu plus de la question plus vaste de l'abordabilité. La suspension de la taxe sur l'essence est une mesure importante qui aidera grandement les Canadiens. Elle s'inscrit dans le cadre d'une série de mesures, car le gouvernement est conscient du problème de l'abordabilité, et il fait ce qu'il peut en mettant en place un certain nombre de mesures différentes.

Je me demande si le député peut nous parler de l'importance de nous attaquer au problème de l'abordabilité grâce à ces mesures, alors que nous continuons d'essayer de faire croître l'économie pour la rendre globalement forte et saine.

• (1530)

[Français]

Abdelhaq Sari: Madame la Présidente, je trouve que c'est pertinent parce que le mot d'ordre, ici, c'est la résilience. Il faut avoir une économie résiliente. Une économie résiliente doit avoir des réponses claires, concrètes et qui vont au-delà du sujet d'aujourd'hui. Comme je le disais plus tôt, au-delà de l'abordabilité du prix du carburant, on a créé des mesures pour l'épicerie; on a mis en place des mesures pour l'accès à la propriété; on a mis en place des mesures pour la question de la paie; on a mis en place des mesures pour aider 400 000 jeunes du côté des boîtes à lunch; et, bien évidemment, on a agi sur la question de l'équité et de l'accès à l'information par rapport aux aides gouvernementales.

À cet égard, on est en train d'établir une économie résiliente, équilibrée et, surtout, responsable.

[Traduction]

Anna Roberts (King—Vaughan, PCC): Madame la Présidente, n'oublions pas le bilan du gouvernement en matière de taxes sur le carburant. À trois reprises, les conservateurs ont présenté des motions de l'opposition proposant d'alléger le fardeau des Canadiens à la pompe, notamment en réduisant la taxe d'accise fédérale et d'autres taxes fédérales sur le carburant. Chaque fois, tous les députés du gouvernement ont voté contre ces mesures.

Travaux des subsides

Le bilan est clair: les conservateurs ont maintes fois proposé de réduire le fardeau fiscal lié au carburant et, à trois reprises, le gouvernement libéral s'y est opposé. Je crois en mon âme et conscience que les familles et les agriculteurs canadiens ont besoin d'un répit dès maintenant. Nous demandons donc aux libéraux d'appuyer notre motion.

[Français]

Abdelhaq Sari: Madame la Présidente, je retiens plusieurs éléments, mais, le plus important, c'est quand elle a demandé qu'il y ait des mesures maintenant. Or, des mesures maintenant, c'est ce qu'on fait. Dès le premier jour, il y a eu une baisse de 11 ¢ le litre. C'est pour une maman qui veut faire le plein. Ça, c'est vraiment très important pour son portefeuille. C'est pour quelqu'un qui utilise vraiment sa voiture pour sa compagnie et pour sa petite ou moyenne entreprise elle-même. Là, il y a vraiment un impact ici et maintenant. Ce que demandent les députés de l'autre côté de la Chambre n'est pas mesurable par rapport à l'impact qu'on peut avoir sur les contribuables et, surtout, il n'est pas responsable.

Cela dit, je le dis encore une fois, on va avoir une économie résiliente mais, surtout, responsable.

[Traduction]

Charles Sousa (Mississauga—Lakeshore, Lib.): Madame la Présidente, la récente flambée du prix du diesel a créé de véritables défis pour les Canadiens. Les agriculteurs qui engrangent les récoltes de cette année doivent faire face à des coûts plus élevés. Les entreprises de camionnage qui transportent des marchandises d'un bout à l'autre du pays doivent, elles aussi, composer avec la hausse des coûts. Il en va de même pour les entreprises qui dépendent du diesel pour leur électricité et leur équipement. Lorsque les coûts de transport augmentent, cette hausse se répercute sur le prix des aliments et des biens de consommation courante que paient les Canadiens.

Le prix du diesel est important pour les Canadiens. Il a une incidence sur le budget des ménages, les entreprises, les agriculteurs et les industries de tout le pays. Si nous voulons trouver des solutions qui peuvent vraiment changer la donne, il est essentiel de comprendre les facteurs à l'origine de cette hausse. Bien souvent, nous comprenons mal le problème et, le cas échéant, nous finissons par chercher les mauvaises solutions.

L'une des difficultés de ce débat tient au grand nombre de facteurs qui influent sur le prix du diesel. Certains de ces facteurs relèvent du Canada, d'autres non. Toute politique énergétique responsable doit d'abord reconnaître cette distinction. Commençons par les facteurs sur lesquels les Canadiens peuvent agir. Les gouvernements peuvent intervenir pour alléger le fardeau des Canadiens face à l'augmentation des coûts. C'est exactement ce que le gouvernement a fait.

Plus tôt cette année, le gouvernement du Canada a suspendu temporairement la taxe d'accise fédérale sur le diesel et l'essence. Lorsque les pressions mondiales ont persisté, le gouvernement a prolongé cette mesure d'aide. Ce soutien devrait apporter une aide de plusieurs milliards de dollars aux Canadiens. Les députés d'en face diront peut-être que l'aide devrait aller plus loin, et il s'agit d'un débat légitime.

L'une des principales propositions dans la motion d'aujourd'hui est l'allègement fiscal pour le diesel. Le gouvernement a déjà pris des mesures à ce sujet, mais la discussion ne peut pas s'arrêter là. C'est pourquoi le gouvernement collabore avec l'industrie, les pro-

vinces et les territoires afin de cerner les possibilités qui permettront au Canada de renforcer la résilience de son système d'approvisionnement en carburant, notamment en ce qui concerne les réseaux de transport, la capacité de stockage et d'autres types d'infrastructures.

En travaillant de concert avec les provinces et les territoires, nous pouvons créer les conditions nécessaires pour attirer des investissements dans les systèmes et infrastructures énergétiques essentiels sur lesquels les Canadiens comptent au quotidien. La sécurité de l'approvisionnement en carburant ne dépend pas uniquement de la quantité de carburant produite. Elle dépend également de la capacité de ce carburant à parvenir jusqu'aux collectivités, aux exploitations agricoles et aux entreprises qui en dépendent. Pour ce faire, il faut veiller à ce que les pipelines, le transport ferroviaire, le stockage et les solides réseaux de distribution soient toujours en place afin de garantir l'accès à l'énergie dont les Canadiens ont besoin. Cette motion reconnaît que la sécurité de l'approvisionnement en carburant ne se limite pas à la capacité de raffinage. Le débat porte sur la meilleure façon de renforcer ces systèmes et sur la rapidité avec laquelle les Canadiens peuvent s'attendre à voir des résultats.

Voyons maintenant ce que le Canada ne peut pas contrôler. Le Canada ne fixe pas le cours mondial du pétrole brut. Le Canada ne détermine pas les marges de raffinage mondiales. Le Canada ne contrôle pas les pénuries internationales de diesel. Le Canada ne contrôle ni les guerres, ni l'instabilité géopolitique, ni les perturbations qui touchent les marchés énergétiques dans le monde. En fait, une réunion virtuelle a eu lieu vendredi entre les dirigeants du G7, parce que ces défis touchent des pays du monde entier, pas seulement le Canada, et ces dirigeants ont convenu de coordonner la libération des réserves stratégiques de carburant et de diesel pour alléger les pressions sur les marchés de carburant mondiaux.

La tenue de cette réunion nous rappelle que bon nombre des facteurs qui influent sur le prix du diesel échappent largement à l'action individuelle d'un gouvernement. Tous ces événements peuvent avoir une incidence sur le prix que les Canadiens paient. Bien sûr, reconnaître cette réalité n'est pas une excuse; on ne fait que reconnaître les faits. En réalité, aucun gouvernement fédéral, quelle que soit son allégeance politique, ne peut légiférer pour mettre fin à la volatilité des marchés énergétiques mondiaux. Aucun gouvernement ne peut faire disparaître les risques géopolitiques par un simple vote à la Chambre des communes ni garantir que les chaînes d'approvisionnement internationales ne seront plus jamais perturbées. En revanche, les gouvernements peuvent accroître la résilience, réduire les risques et aider les Canadiens à faire face aux perturbations lorsqu'elles surviennent. C'est précisément ce que fait le gouvernement.

Un aspect de la motion dont nous sommes saisis aujourd'hui mérite une attention particulière. La motion propose d'accroître la production de diesel et de construire de nouvelles infrastructures pour les carburants, notamment des raffineries, des réseaux de transport et des installations de stockage. Je suis d'accord. Le gouvernement estime lui aussi qu'il est important de maintenir des capacités de raffinage suffisantes pour assurer la sécurité énergétique du Canada à long terme.

Travaux des subsides

● (1535)

Il convient toutefois de noter que le Canada produit déjà plus de diésel qu'il n'en consomme. Le défi ne réside pas simplement dans la quantité de diésel produite par le Canada, mais aussi dans la nécessité de garantir que ce diésel puisse circuler de manière relativement aisée et fiable dans les réseaux dont dépendent les Canadiens.

Si la demande du marché justifie une capacité de raffinage supplémentaire, le gouvernement devrait examiner attentivement les propositions visant à accroître la production, mais les Canadiens doivent également pouvoir connaître les limites réelles de ce que la capacité de raffinage peut ou ne peut pas accomplir. La planification, le financement, l'approbation et la construction d'une nouvelle raffinerie ne peuvent se faire en quelques mois. Les projets de cette envergure prennent des années. Même dans le meilleur des cas, cela ne permettra pas de résoudre les problèmes d'abordabilité auxquels les Canadiens sont confrontés présentement.

Cela ne signifie pas pour autant que ces projets soient sans importance. Cela signifie simplement qu'ils répondent à un autre problème. Leur objectif premier n'est pas de faire baisser les prix du diésel ce mois-ci. Ils visent à rendre le Canada plus résilient à l'avenir. Les prix du diésel sont essentiellement liés aux marchés nord-américains et mondiaux des carburants; par conséquent, le simple fait d'augmenter la capacité de raffinage au Canada ne se traduirait pas nécessairement par une baisse significative des prix pour les consommateurs canadiens.

Une stratégie énergétique responsable exige à la fois des mesures immédiates et une planification à long terme, et non l'une ou l'autre, et c'est exactement le type d'approche que le gouvernement a adoptée. Premièrement, le gouvernement a mis en place des mesures de soutien dont les Canadiens peuvent bénéficier dès aujourd'hui. Deuxièmement, il renforce le système qui aidera le Canada à faire face aux perturbations futures.

Ce travail plus vaste est déjà en cours. L'instabilité dans le monde et la volatilité des prix du diésel qu'elle entraîne font ressortir l'importance d'améliorer la résilience de nos filières énergétiques. Le Canada produit déjà de grandes quantités d'énergie, mais nous devrions également chercher des moyens de les transporter d'un bout à l'autre du pays avec plus d'efficacité. C'est pourquoi le gouvernement cherche avant tout à consolider les réseaux de transport et à améliorer la fiabilité du marché.

Les approbations récentes de projets, notamment le Wolf Midstream, le projet d'agrandissement Sunrise et le projet concernant le pipeline de Taylor à Gordondale, contribueront à renforcer les infrastructures qui transportent l'énergie et les combustibles là où les Canadiens en ont le plus besoin. Le Pacific Link est un autre exemple récent de ce travail. Le gouvernement du Canada l'a depuis peu désigné projet d'intérêt national au titre de la Loi visant à bâtir le Canada. Le Pacific Link a le potentiel d'accroître la sécurité énergétique du Canada et de diversifier ses débouchés d'exportation.

Un pays résilient est un pays mieux préparé. Être un pays mieux préparé, doté d'une sécurité énergétique, n'est pas l'affaire d'un seul projet ou d'un seul type de combustibles. La sécurité énergétique du Canada dépend de la disponibilité de combustibles conventionnels fiables, de réseaux de transport solides, d'un stockage adéquat et, de plus en plus, de combustibles et d'énergie propres en abondance. Ces objectifs n'entrent pas en concurrence les uns avec les autres; ils se renforcent mutuellement.

Le diésel fiable demeure essentiel pour les agriculteurs, les camionneurs, les travailleurs de la construction, les exploitations minières et d'innombrables entreprises partout au pays. Cependant, la sécurité énergétique du Canada est également renforcée lorsque nous produisons plus de carburants fiables pouvant remplacer le diésel, par exemple les carburants propres comme le diésel renouvelable et le biodiésel. Plus l'offre est grande, plus les systèmes énergétiques sont résilients, et plus il y a d'options, plus ils sont fiables. C'est pourquoi le gouvernement du Canada a également soutenu la croissance du secteur canadien des biocarburants.

L'objectif est de hausser la production nationale de carburants pouvant remplacer le diésel afin de protéger les Canadiens, de renforcer la sécurité énergétique et d'augmenter l'offre de carburant sur le marché. Ces carburants complètent les carburants conventionnels plutôt que de les remplacer. Une offre accrue de carburant renforce la résilience du marché et réduit la pression sur les prix. La sécurité énergétique est renforcée lorsque le Canada produit plus d'énergie de toutes sortes. Cela signifie plus de sécurité conventionnelle, plus d'énergie conventionnelle, plus de carburants propres, plus d'énergie propre et plus de résilience. C'est ainsi qu'un pays peut se préparer à l'incertitude.

Les Canadiens ont besoin d'un allègement aujourd'hui. Ils ont aussi besoin d'avoir confiance en l'avenir. Pour y arriver, les gouvernements doivent prendre des mesures dans les domaines où ils peuvent changer les choses et doivent renforcer la sécurité énergétique du Canada à long terme. Le gouvernement fait les deux. C'est l'approche que les Canadiens méritent et que nous continuerons d'adopter.

● (1540)

Jeremy Patzer (Swift Current—Grasslands—Kindersley, PCC): Madame la Présidente, le député a évoqué l'oléoduc Pacific Link ainsi que quelques-uns des autres projets entrepris par le gouvernement fédéral. Or, je voudrais lire une citation tirée du site Web de la ministre de l'Environnement, où l'on peut lire qu'elle a « pris une position ferme contre l'expansion des sables bitumineux et a promu la nécessité cruciale d'une transition des combustibles fossiles vers une économie à faibles émissions de carbone » et qu'« elle a fait part des priorités des associations environnementales locales à ses collègues d'Ottawa ».

Si la ministre de l'Environnement affirme haut et fort qu'elle s'oppose à l'expansion des sables bitumineux, comment le député peut-il réellement prendre la parole pour soutenir un oléoduc qui accroîtra la production de pétrole issu des sables bitumineux, afin de l'acheminer vers la côte Ouest?

Charles Sousa: Madame la Présidente, la question est de savoir si nous pouvons faire les deux. Pouvons-nous marcher et mâcher de la gomme en même temps? Nous devons faire les deux. Le fait est que nous devons proposer des solutions de rechange propres au sein du système, tout en continuant d'avancer. Il y a une demande, et nous disposons des ressources nécessaires. La prospérité du Canada dépend de sa capacité à fournir certains de nos minéraux critiques, y compris le carburant et l'énergie issus des sables bitumineux.

Nous sommes déjà un énorme producteur d'énergie à l'échelle mondiale. Nous le resterons, et nous continuerons de proposer des solutions de rechange, notamment des énergies propres de remplacement.

Travaux des subsides

Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Madame la Présidente, voici le problème. Toutes les déclarations des députés libéraux selon lesquelles ces projets seraient formidables reposent sur l'idée que nous ne posons pas de questions pour savoir comment un projet donné permet de diversifier les marchés. Jusqu'à présent, nous avons gaspillé 34 milliards de dollars. Le gouvernement précédent, sous la direction de Justin Trudeau et de l'ancien ministre des Finances Bill Morneau, a dépensé 34 milliards de dollars pour construire un oléoduc qui suscite encore de vives oppositions un peu partout au pays, mais qui n'a toujours pas généré, au cours d'aucune année, suffisamment de bénéfices pour payer les intérêts de la dette contractée par les Canadiens pour sa construction.

Or, alors que nous en proposons un deuxième, également financé par des fonds publics, les experts des marchés financiers affirment qu'il n'existe en réalité pas de marché pour le bitume dans d'autres pays, bien que nous partions du principe qu'il en existe un sans disposer d'aucune preuve à l'appui.

• (1545)

Charles Sousa: Madame la Présidente, je suis heureux que l'on pose des questions. On devrait toujours poser des questions, et le gouvernement devrait être tenu responsable des investissements qu'il fait dans l'intérêt futur des Canadiens.

Je soutiens toutefois que la demande existe bel et bien. Sur une plus longue période, la prospérité et le legs de la demande pourraient diminuer, et c'est une raison de plus pour envisager d'autres formes d'énergies, mais le Canada a ce que le monde veut. On nous l'a dit à maintes reprises. Le monde a besoin que le Canada soit à la table pour fournir certaines ressources et contribuer à un climat de confiance. Le Canada est un partenaire de confiance dans ces initiatives. On a confiance en nous pour assurer la protection de l'environnement au fur et à mesure que nous passerons à l'action. Nous pouvons continuer de faire les deux, et c'est ce que nous ferons.

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, j'aimerais revenir sur la question de l'aide à court et à long terme. L'aide à court terme est inscrite dans le projet de loi C-38, sous la forme d'un allègement fiscal. À long terme, si on se penche sur les grands projets et les annonces récentes au sujet de l'oléoduc Pacific link et de la phase 2 du projet LNG, on constate que certains projets pourront nous aider dans les années à venir.

Je me demande si mon collègue peut nous dire pourquoi il est important que nous ayons une vision à court et à long terme en ce qui concerne les ressources naturelles.

Charles Sousa: Madame la Présidente, c'est un bon point. Le gouvernement a la responsabilité, le devoir et l'obligation envers les Canadiens de penser au-delà des cycles électoraux. Ce n'est pas une vision à court terme qui permettra de répondre aux besoins futurs du Canada. Nous devons penser à long terme. Nous devons faire ces investissements dans l'intérêt des Canadiens et de notre prospérité. En même temps, nous pouvons offrir un allègement pendant la transition vers la résilience et la fiabilité dans lesquelles on investit dans le cadre de ces grands projets.

Il est important que les Canadiens collaborent avec toutes les provinces et tous les partis afin d'avoir une vision à long terme et d'investir dans notre avenir.

[Français]

Luc Berthold (Mégantic—L'Érable—Lotbinière, PCC): Madame la Présidente, je vais partager mon temps avec le député d'York—Simcoe-Sud.

Cette semaine encore, le prix du diésel demeure extrêmement élevé au Québec. Pour les agriculteurs, pour les camionneurs et pour toutes les entreprises qui dépendent du carburant pour vivre, ce sont des centaines, voire des milliers de dollars de plus à payer chaque jour pour pouvoir continuer à travailler.

Où se trouve chaque hausse à la pompe? Elle se trouve dans leurs dépenses. Elle se trouve dans le transport, dans la production. Tôt ou tard, elle va se retrouver dans les poches des familles. On sait que le diésel, parce que c'est ce dont on parle aujourd'hui, fait fonctionner les tracteurs qui servent à cultiver notre nourriture. Cela fait fonctionner les camions qui transportent tout ce qu'on achète un peu partout, parce qu'on n'est pas à côté des usines. C'est également nécessaire pour la production. Bref, le diésel se trouve partout dans nos vies sans qu'on ait besoin d'en mettre une seule goutte dans ses propres machines.

Quand les agriculteurs le paient plus cher, quand les camionneurs le paient plus cher, qui finit par payer la facture au bout du compte? C'est évidemment toujours et encore le citoyen. C'est précisément pour cette raison que nous avons décidé d'agir, du côté conservateur. Par cette motion que nous présentons aujourd'hui, nous voulons présenter et offrir un plan d'aide d'urgence pour faire baisser la facture à la pompe des Canadiens et des Québécois dès maintenant. Nous voulons produire davantage de carburant, ici, au Canada. Nous voulons mieux protéger notre pays contre les prochaines crises énergétiques.

Notre plan simple a deux volets: d'abord, il veut faire économiser les Canadiens, leur faire économiser de l'argent en réduisant les taxes qui font grimper le prix du diésel; ensuite, il veut que nous nous approvisionnions davantage chez nous en accélérant le raffinage, le stockage et le transport, tout en encourageant les investissements dans ces domaines.

Il faut se le dire, la situation actuelle n'a pas de sens. Le Canada possède — peu de gens le savent — une réserve de pétrole, la quatrième en importance au monde. On a les ressources, on a les travailleurs, on a le savoir-faire.

Malheureusement, après 11 ans de gouvernement libéral, les Canadiens et les Québécois continuent de payer leur carburant beaucoup plus cher qu'ils ne le devraient. Un pays qui possède autant de pétrole devrait pouvoir mieux se protéger contre les chocs énergétiques. Nous devrions augmenter la production quand les marchés sont sous pression, raffiner davantage notre propre pétrole et contribuer à augmenter l'offre pour devenir un véritable acteur énergétique.

Toutefois, le contraire se produit depuis 11 ans. On a multiplié les taxes libérales, on a multiplié les délais libéraux, on a multiplié la bureaucratie libérale. Il en résulte que les projets de raffinage, de stockage, de transport mettent encore des années avant d'obtenir les autorisations nécessaires. Or ce n'est ni le projet de loi C-5, ni le projet de loi C-38, ni le projet de loi C-39 ni tout autre projet qu'on voudra qui vont modifier la rapidité avec laquelle on va livrer les projets, parce que ce sont des libéraux qui font ces projets de loi. Malheureusement, c'est du vent, du théâtre, mais rien ne se produit réellement.

Travaux des subsides

Les libéraux, avec raison, je le dis, vont évoquer les guerres, les tensions géopolitiques, la volatilité des marchés pour expliquer la hausse du prix du diésel. Oui, c'est vrai, ces événements ont un effet sur les prix, mais ils n'expliquent pas une chose: pourquoi les Canadiens paient-ils plus cher que les Américains? Pourquoi paient-ils plus cher que le prix moyen mondial du pétrole? À ce que je sache, les Américains, comme partout ailleurs au monde, sont confrontés aux mêmes guerres et à la même volatilité des prix. C'est la question qu'on devrait se poser. Pourquoi, ici au Canada continue-t-on de payer plus cher en ayant la quatrième réserve de pétrole au monde? Pendant ce temps, les autres pays nous regardent et ils se disent qu'ils ne viendront pas investir dans notre pays.

Les libéraux, je le concède, ne peuvent pas contrôler ce qui se passe à l'étranger. Ils ont déjà du mal à contrôler ce qui se passe ici. En revanche, ils peuvent faire une chose: ils peuvent contrôler les taxes qu'ils imposent ici, aux Canadiens. Ils peuvent aussi éliminer les obstacles, la bureaucratie, la paperasse qu'ils ont créés ici. Ils ont eu 11 ans pour renforcer notre capacité de raffinage, améliorer les infrastructures et rendre le Canada moins vulnérable. Ils ne l'ont pas fait.

• (1550)

Qui paie pour toutes ces années de retard? Ce sont les Québécois, les Canadiens, les familles, les chômeurs, les gens qui attendent en ligne devant les banques alimentaires et les jeunes qui n'ont plus l'espoir d'avoir leur propre maison parce que le prix des maisons est devenu inabordable. C'est ça, la réalité.

Notre plan vise à changer la réalité des Canadiens, des jeunes Canadiens et des familles canadiennes. Le premier volet de celui-ci vise à faire économiser de l'argent aux Canadiens, comme je le mentionnais.

Nous proposons d'annuler toutes les taxes sur les ventes de diésel, au moins jusqu'au 1^{er} juillet 2027. Ça veut dire prolonger la réduction de la taxe d'accise jusqu'à cette date et supprimer la TPS sur l'achat de carburant. Quand les Canadiens paient déjà autant pour leur carburant, le gouvernement ne devrait pas continuer à leur en prendre davantage à chaque plein. Il devrait leur laisser plus d'argent dans les poches.

On l'a vu, la pression des conservateurs a déjà poussé les libéraux à suspendre la taxe d'accise fédérale sur les carburants. Nous l'avons demandé souvent et les libéraux ont ri de nous. Tout à coup, ils décident de prendre une idée conservatrice. Il y a même eu deux motions à la Chambre, mais ils ont voté contre. Finalement, ils l'ont fait. Récemment, ils ont annoncé qu'ils garderont cette mesure un peu plus longtemps, mais ils ont aussi annoncé officiellement que le prix du carburant va augmenter au mois de février et qu'il augmentera encore au mois de mars.

Ils ont déjà prévu les deux hausses, et ils se sont dit qu'ils ne l'augmenteront pas de 10 ¢ d'un coup, mais bien de deux petits coups de 5 ¢. Ils se sont dit que ça allait moins paraître et que les Canadiens ne s'en rendraient pas compte. Toutefois, les Canadiens ne sont pas dupes, surtout quand ils arrivent à la caisse de l'épicerie et qu'ils voient le montant de la facture.

Aujourd'hui, on demande aux libéraux d'aller plus loin. On veut qu'ils suppriment les taxes qui augmentent le coût de production du diésel, notamment la taxe sur le carbone industriel et le Règlement sur les combustibles propres. Ils disent vouloir rendre la vie plus abordable. Le premier ministre a même dit que le coût de la vie au

Canada était le plus abordable des 10 dernières années. Personne dans ma circonscription ne m'a dit une telle chose.

J'ai demandé à mes concitoyens s'ils trouvaient que ça coûtait moins cher depuis 10 ans, et je leur ai demandé s'ils trouvaient qu'on avait économisé de l'argent partout cette année. Tout le monde m'a dit que non, que c'était le contraire.

Le premier ministre est littéralement déconnecté. Je présume qu'il va dire à ses gens de ne pas voter en faveur de notre motion, cette semaine, parce qu'il ne sait pas à quel point les familles n'arrivent pas à joindre les deux bouts à la fin du mois. C'est ça, la réalité d'un premier ministre déconnecté qui passe plus de temps dans les airs, à brûler de l'essence, qu'à être ici pour aller voir comment chaque famille vit et a de la misère à payer ses factures à la fin du mois.

Les Canadiens n'ont pas besoin d'une autre explication ou d'une autre annonce théâtrale. Ils veulent qu'on réduise leurs factures, point à la ligne. Nous voulons que l'écart de prix avec les États-Unis diminue, et nous voulons y arriver dans les cinq prochaines années. Il va falloir augmenter la production canadienne de diésel. Il va falloir augmenter la production d'autres carburants raffinés pour produire jusqu'à environ 1 million de barils par jour. C'est beaucoup, mais nous sommes capables de le faire. En effet, nous avons la capacité de le faire: nous avons le pétrole, les travailleurs et le savoir-faire. Il n'y a aucune raison d'accepter que les États-Unis achètent notre pétrole à prix réduit et nous revendent le diésel plus cher.

Le deuxième volet de notre plan vise à nous approvisionner davantage chez nous. Faire des projets, c'est long, et on a dormi pendant 11 ans. Maintenant, il est temps d'accélérer la production des projets, d'éliminer la paperasse et de ne pas appuyer les projets de loi qui empêchent la réalisation de ces projets.

On nous avait proposé le projet de loi C-5, qui devait accélérer les projets à une vitesse jamais vue dans le passé. Cependant, il y a eu 18 mois de retard, parce que les libéraux ont dû présenter un autre projet de loi pour faire la même chose. Ils ont changé un mot dans le titre, mais ça ne donne pas plus de résultats.

Nous voulons accélérer les projets et faire en sorte que le Canada prenne sa place en matière de production d'énergie. Nous voulons que les Canadiens puissent économiser de l'argent; nous voulons qu'ils en aient plus dans les poches. Nous demandons donc à la Chambre d'appuyer notre plan d'urgence pour faire baisser le prix à la pompe, faire baisser la facture des Canadiens et des Québécois, accélérer les investissements et renforcer notre sécurité énergétique. C'est simple: nous voulons faire économiser les familles, développer nos ressources, produire plus d'énergie et mieux protéger notre pays lors de la prochaine crise. C'est ça, le plan d'urgence, et nous invitons les libéraux à l'appuyer. Je les mets au défi de le faire pour les Canadiens et Canadiennes.

• (1555)

L'hon. Élisabeth Brière (Sherbrooke, Lib.): Madame la Présidente, personne ne peut prédire quel sera le prix de l'essence dans un mois, trois mois ou six mois. Quand le conflit en Iran va se terminer, on s'attend à ce que le prix de l'essence diminue.

Pourquoi mon collègue ne veut-il pas aider les Canadiens maintenant, au moment où ils en ont vraiment besoin, plutôt que de proposer une mesure prolongée qui coûte cher aux contribuables?

Luc Berthold: Madame la Présidente, est-ce que ma collègue est capable de prédire quand le conflit en Iran va se terminer? Est-elle capable de faire ça? La réponse est non. Ce que les libéraux nous disent, c'est qu'ils vont attendre de voir ce qui se passera plus tard. Pendant des mois et des mois, ils vont continuer à prélever de l'argent dans les poches des Canadiens et peut-être qu'ensuite, lorsque le prix de l'essence et du diésel aura suffisamment baissé, ils décideront d'agir.

Nous, les conservateurs, disons d'agir tout de suite en maintenant la suspension de la taxe d'accise et en supprimant la taxe sur le carbone industriel, celle sur le carburant propre ainsi que la TPS. Ce sont des mesures qui peuvent être mises en place tout de suite pour faire économiser les Canadiens tout de suite. On n'est pas dans la divination; on est dans la réalité concrète et immédiate que vivent les Canadiens.

Alexis Brunelle-Duceppe (Lac-Saint-Jean, BQ): Madame la Présidente, je remercie mon collègue que j'estime beaucoup.

Au Bloc québécois, nous avons proposé un mécanisme plus ciblé où la taxe d'accise sur le diésel serait créditée pour les personnes qui l'utilisent comme intrants lorsque le prix du diésel d'un trimestre dépasse d'un certain nombre de points de pourcentage le prix du même trimestre de l'année précédente. En fixant, par exemple, un taux à 20 %, une hausse de 20 % des prix par rapport à la même période de l'année précédente mènerait de facto à un remboursement des entreprises et des entrepreneurs touchés par la hausse de leurs coûts d'exploitation. C'est un mécanisme qui pourrait être permanent et ça serait super facile à financer.

D'ailleurs, le chef de mon ami a toujours dit qu'il était contre le favoritisme d'État. Le plus grand exemple de favoritisme d'État dans ce pays, c'est l'industrie gazière et pétrolière. C'est à coup de centaines de milliards de dollars qu'on la subventionne avec les taxes et les impôts payés par les contribuables. Si on éliminait juste ça, tout le monde serait d'accord et la proposition du Bloc québécois permettrait de faire baisser le prix du diésel.

Mon ami n'est-il pas d'accord sur une telle proposition?

Luc Berthold: Madame la Présidente, je suis d'accord sur toute proposition qui laisse plus d'argent dans les poches des consommateurs, mais il y a quelque chose que je trouve un peu dommage. Le problème concernant la méthode que propose mon collègue, c'est que ça crée davantage de bureaucratie: il faut des gens pour compter, des gens pour faire les calculs.

Nous, les conservateurs, disons qu'il faut suspendre toutes les taxes rapidement, tout de suite, jusqu'à la fête du Canada, au mois de juillet de l'année prochaine. Je comprends qu'on ne le présentera pas ainsi, mais je pense que c'est la solution la plus simple, la plus rapide et celle qui va prendre le moins de paperasse pour faire économiser dès maintenant de l'argent aux gens à la maison qui ont de la misère à payer la nourriture à l'épicerie.

• (1600)

Guillaume Deschênes-Thériault (Madawaska—Restigouche, Lib.): Madame la Présidente, j'ai entendu quelque chose qui m'a plutôt surpris de mon collègue. Il mentionne qu'on aurait mis en place une mesure pour aider à faire face au coût de la vie à la suite de la pression des conservateurs. S'il fallait attendre après les conservateurs pour aider la population canadienne, il n'y aurait pas grand aide qui se donnerait au pays depuis les 10 dernières années. Oui, cette fois-ci, ils nous ont appuyés pour suspendre la taxe d'accise sur l'essence. Cependant, lorsqu'est venu le temps de voter

Travaux des subsides

pour l'Allocation canadienne pour enfants, de mettre en place un programme national d'alimentation scolaire ou d'offrir des services de garde abordables, qu'ont-ils fait? Ils ont toujours voté non.

Mon collègue mentionne que lorsque vient le temps de remettre de l'argent dans les poches des Canadiens, il est en faveur, mais lorsqu'on regarde son historique de vote, c'est tout le contraire. J'aimerais lui poser la question suivante: depuis quand est-il en faveur de mettre en place des mesures pour aider la population à faire face au coût de la vie?

Luc Berthold: Madame la Présidente, je salue mon collègue. Il est assez nouveau ici, à la Chambre. J'espère qu'il se plaît dans son siège présentement.

Toutefois, il faudrait quand même qu'il se rappelle les changements qui ont eu lieu au cours des derniers mois. On a voulu nous faire croire que le Parti libéral avait changé, mais le Parti libéral reste le même. C'est un parti qui aime les taxes plutôt que de laisser plus d'argent dans les poches des gens pour qu'ils puissent prendre eux-mêmes leurs décisions. C'est un parti qui a une approche paternaliste. Au lieu de laisser plus d'argent dans les poches des gens pour qu'ils puissent le gérer eux-mêmes, il préfère leur dire quoi faire. C'est ça, le problème avec le Parti libéral. Il se pense un peu meilleur que tout le monde pour gérer l'argent des citoyens.

Nous, les conservateurs, pensons qu'en laissant plus d'argent aux gens, ils seront capables de payer leur facture d'épicerie à la fin du mois. C'est ça qui est le mieux.

Quant aux différentes mesures que nous n'avons pas appuyées, je pourrais faire une liste de toutes les mesures que le premier ministre actuel a décidé de prendre dans notre programme électoral et dire à mon collègue que je pense que nous en avons fait beaucoup plus que lui jusqu'à présent depuis 10 ans pour aider les Canadiens et les Canadiennes.

[Traduction]

Scot Davidson (York—Simcoe-Sud, PCC): Madame la Présidente, à quand remonte la dernière fois où nous avons entendu quelqu'un demander de faire le plein? Après tout, comme le prix du diésel n'a jamais été aussi élevé, les Canadiens ordinaires qui conduisent un camion pour leur travail ou leur usage personnel roulent sur la réserve et s'en remettent au ciel lorsqu'ils arrivent à la pompe. À cause des échecs économiques des libéraux ces 11 dernières années, les Canadiens paient le diésel 41 ¢ de plus le litre que le prix moyen mondial et 32 ¢ de plus le litre que les Américains. Cela fait grimper les coûts pour les agriculteurs, les entreprises et les familles de ma circonscription, York—Simcoe-Sud, et de l'ensemble de notre vaste pays, surtout dans les régions rurales et éloignées, qui jouent un rôle essentiel dans le mode de vie canadien.

Cette situation ne touche pas seulement les Canadiens qui conduisent un camion. En effet, le diésel alimente les machines agricoles nécessaires à la production de nos aliments, la machinerie qui fait tourner nos industries et les semi-remorques qui livrent des marchandises partout au pays et à l'étranger. C'est pourquoi les conservateurs du Canada, à titre d'opposition officielle, ont présenté une motion demandant au gouvernement d'adopter leur plan d'urgence visant à alléger le prix des carburants, afin d'apporter une aide immédiate aux Canadiens qui ont du mal à se payer du carburant et d'accélérer l'approbation des infrastructures énergétiques pour l'avenir.

Travaux des subsides

Il y a presque deux ans jour pour jour, nous étions ici même pour débattre d'une motion différente sur l'abordabilité des carburants. À l'époque, l'ancien ministre libéral des Ressources naturelles s'était tenu devant ces mêmes portes et avait déclaré: « Ils n'ont aucune idée sur la façon de bâtir l'économie de demain. La production de pétrole et de gaz atteindra son pic au cours de cette décennie. En fait, le pétrole atteint probablement son pic cette année, et le plan économique du Parti conservateur du Canada consiste simplement à produire davantage de pétrole et de gaz pour un marché qui, inévitablement, si nous voulons lutter contre le changement climatique, commencera à décliner. »

Le ministre a ajouté: « C'est un plan économique ridicule pour l'avenir du pays. Il rendra le Canada non concurrentiel et plus pauvre [...] J'encourage [...] les députés qui siègent sur les bancs conservateurs à essayer au moins de dire la vérité. »

La vérité fait mal. Le gouvernement libéral a passé 11 ans à traiter de « climatosceptiques » les conservateurs et les Canadiens qui soutenaient les projets d'oléoducs. Les députés libéraux — et je vois d'ailleurs le député libéral de Whitby, là-bas — ont utilisé ce terme 67 fois au cours de la dernière législature. Ils ont passé 11 ans à dire à quiconque souhaitait mettre en œuvre un projet énergétique qu'il se situait du mauvais côté de l'histoire. Il n'était pas question d'examiner la viabilité économique ou les mérites de chaque projet. Tout cela relevait de l'idéologie.

Tout en faisant pleuvoir les insultes et en faisant la leçon aux Canadiens sur un avenir carboneutre, les libéraux ont instauré des lois nuisibles à l'exploitation des ressources qui sont catastrophiques pour notre pays. Les conservateurs avaient fait valoir le fait que ces lois empêcheraient des projets de se réaliser, mais les libéraux les sont quand même allés de l'avant. Conséquence: des projets d'investissement cruciaux dans le domaine de l'énergie, des projets dont notre pays a grandement besoin, ont été abandonnés. On parle de 16 projets d'envergure d'une valeur de plus de 176 milliards de dollars. Ces échecs coûtent maintenant cher aux Canadiens qui font le plein. Il y a 2 ans, les libéraux ont dit que le pic pétrolier était à nos portes, que le marché entamerait son déclin et que les conservateurs qui voulaient accroître la production étaient ridicules.

• (1605)

Alors, voyons où en est le marché aujourd'hui. Le G7 sort 100 millions de barils de ses réserves d'urgence. Le prix du diésel n'a jamais été aussi élevé. Le marché n'est pas en déclin. Au contraire, le monde aurait besoin que le Canada puisse approvisionner ce marché, sauf que le gouvernement a passé 10 ans à nous dire de ne rien construire.

Les libéraux vont maintenant déclarer aux Canadiens qu'ils ne peuvent rien faire au prix du diésel parce que tout est la faute de facteurs mondiaux. Les guerres au Moyen-Orient et en Ukraine ont un effet, c'est certain, mais pourquoi alors un camionneur aux États-Unis, qui subit les mêmes facteurs et qui voit les mêmes gros titres, paie-t-il 32 ¢ de moins le litre qu'un camionneur au Canada? C'est en grande partie à cause des projets que les libéraux ont empêché de se concrétiser et aux taxes que ceux-ci imposent sur les carburants canadiens. Ils ont eu tort en ce qui concerne le marché et ils ont tort de se dégager de leur responsabilité. Ils devraient s'interroger sur leurs échecs et sur leur vendetta idéologique contre la production d'énergie au Canada, car c'est ce qui explique la situation actuelle.

La situation se fait sentir partout au Canada, y compris dans les collectivités que je représente. Tout juste hier, j'ai parlé à un agriculteur de la région prénommé Garret. Il m'a dit qu'il est maintenant impossible d'échapper aux suppléments pour le carburant: il les trouve sur les factures des travaux sur commande, sur les coûts liés aux récoltes et sur toutes les livraisons qu'il reçoit. Chaque fois que les coûts augmentent, il en fait les frais. Cet argent lui servirait autrement à payer son équipement et à réparer sa grange. Il m'a fait savoir que le problème ne disparaîtra pas après cette année. L'année prochaine, les suppléments s'appliqueront aux cultures, au marché des grains et au transport du lait et du bétail.

Nous savons que quand les coûts augmentent pour les agriculteurs, le prix des aliments augmente en même temps. À la même période l'an dernier, Garret a payé 1,10 \$ et, hier, il a payé 2,28 \$. C'est pourquoi les conservateurs proposent aujourd'hui un plan d'urgence visant à alléger le prix des carburants, pas seulement pour les agriculteurs, mais pour l'ensemble de la population.

Les Canadiens ont besoin d'un allègement immédiat lorsqu'ils font le plein, et ils ont besoin d'infrastructures qui permettent de réduire les coûts de manière durable. Nous devons supprimer toutes les taxes de vente sur le diésel au moins jusqu'à la fête du Canada, en prolongeant l'élimination complète de la taxe d'accise jusqu'au 1^{er} juillet 2027 et en supprimant la TPS sur le carburant. Nous supprimerions définitivement la taxe fédérale sur le carbone pour les industries ainsi que la norme sur les combustibles propres, qui contribue aujourd'hui à faire augmenter le coût de production du diésel et freine la construction de nouvelles raffineries. Nous comblerions également l'écart de prix avec les États-Unis d'ici cinq ans en portant la production canadienne de diésel et de carburants raffinés à 1 million de barils par jour et en approvisionnant chaque région en diésel raffiné canadien.

Ce sont les travailleurs canadiens qui devraient transformer le pétrole canadien en carburant canadien. Dans le cadre de notre plan, les zones prêtes à la mise en chantier feraient l'objet d'une autorisation préalable pour l'implantation de raffineries, d'installations de stockage et de transport, ce qui permettrait aux entreprises de construire sans même avoir à présenter de demande, à condition qu'elles respectent l'ensemble des règles en matière de sécurité et d'environnement. Voilà comment nous pourrions réduire les formalités administratives et faire avancer les choses. Elles bénéficieraient également d'une déduction fiscale de 100 % pendant un an, ce qui permettrait de soutenir la construction de nouvelles raffineries, les projets d'agrandissement, les installations de stockage et les pipelines.

Les libéraux ont été élus après avoir promis d'agir à un rythme sans précédent pour les Canadiens. Le problème, c'est que les Canadiens s'appauvrissent à un rythme sans précédent. Personne n'a le monopole des bonnes idées. Après plus d'une décennie d'échecs en matière de production énergétique, les libéraux ont aujourd'hui l'occasion de prendre la bonne décision et d'appuyer notre plan d'urgence visant à alléger le prix des carburants. J'exhorte tous les députés à faire de même.

• (1610)

Ryan Turnbull (secrétaire parlementaire du ministre des Finances et du Revenu national et du secrétaire d'État (Agence du revenu du Canada et Institutions financières), Lib.): Madame la Présidente, c'est un plaisir d'être présent à la Chambre pour entendre l'intervention du député. Même si nos opinions divergent souvent sur de nombreux sujets, nous nous entendons sur un point: la suspension de la taxe d'accise sur les carburants et la prolongation de cette suspension constituent une mesure importante proposée par le gouvernement.

Hier, lors de la réunion du comité des finances, un économiste a déclaré que les prix de l'essence et du diésel pourraient revenir à la normale aussi tôt que 14 semaines après la réouverture du détroit d'Ormuz. Bien que le député d'en face ait souvent évoqué la prudence financière à la Chambre, je me demande s'il préconise de prolonger cet allègement pour les Canadiens bien au-delà du moment où les prix se normaliseront et baisseront.

Scot Davidson: Madame la Présidente, tout allègement fiscal présentement est bien accueilli par les Canadiens. La principale dépense des Canadiens dans notre grand pays, ce sont les taxes et impôts. C'est un levier sur lequel le gouvernement peut agir dès maintenant pour soulager davantage la population. Les députés du gouvernement devraient voter en faveur de notre plan d'urgence visant à alléger le prix du diésel.

Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Madame la Présidente, le député de York—Simcoe-Sud et moi ne nous entendons pas. Je vais le lui dire tout de suite. Pour moi, le problème réside dans le fait que les libéraux suivent le programme et la stratégie des conservateurs en matière de climat.

Bien que le député rejette les mesures des libéraux en les disant purement idéologiques, je tiens à préciser que, du point de vue du Parti vert, les actions visant à réduire les gaz à effet de serre pour stabiliser le climat et éviter des seuils critiques sont fondées sur la science et sur des faits vérifiables. Tous les partis à la Chambre devraient être prêts à s'asseoir autour d'une table, à écouter les scientifiques et à prendre les décisions qui s'imposent avant qu'il ne soit trop tard pour les générations futures.

Scot Davidson: Madame la Présidente, depuis 10 ans, le Canada aurait pu faire le nécessaire pour s'imposer sur la scène mondiale en tant que fournisseur de gaz naturel liquéfié et de pétrole et gaz propres, mais il a laissé passer sa chance.

Rien ne bouge. Après 18 mois, le gouvernement continue de parler et ne fait rien.

• (1615)

[Français]

Luc Thériault (Montcalm, BQ): Madame la Présidente, ça fait quand même un certain temps que je siége à la Chambre des communes, et je suis obligé de dire que, par moment, j'ai l'impression que mes collègues conservateurs font du lobby pour l'industrie pétrolière. En même temps, ils condamnent très souvent le fait qu'il y a du gaspillage et ils prennent position pour les gens qui en archent, et je fais partie de ceux qui le font aussi. Or, jamais ils ne vont dénoncer les subventions faramineuses à l'industrie pétrolière, qui font des profits incroyables chaque année. En même temps, ils voudraient qu'on les finance encore, alors que 66 % des pétrolières dans l'Ouest canadien sont américaines et alors que nous sommes dans une situation de conflit tarifaire.

Travaux des subsides

Le Bloc québécois avait proposé une chose à un moment donné. Tous les fiscalistes et tous les ministres des Finances à qui j'ai parlé dans ma vie me disaient que, la meilleure situation, ce n'était pas de baisser le prix à la pompe, c'était que l'État, s'il y avait une hausse ou s'il y avait de l'inflation, garde cet argent pour la redistribuer de façon ciblée dans les secteurs qui ont justement besoin de ce pétrole et de ce diésel pour pouvoir produire dans la chaîne d'approvisionnement par exemple.

Pourquoi mon collègue ne privilégie-t-il pas ce genre de mesure alors qu'on sait très bien que, dernièrement, il y a justement eu une baisse à la pompe?

Peut-il me dire si ça a eu un impact dans les poches des contribuables?

[Traduction]

Scot Davidson: Madame la Présidente, je représente avant tout les intérêts de mes concitoyens. C'est à eux que je rends des comptes. Mon parti et mes collègues ici présents se sont battus pour abolir la taxe sur le carbone. Comme je l'ai dit, pendant 10 ans, les libéraux nous ont accusés de nier l'existence des changements climatiques. Je représente Honda, une entreprise établie dans ma circonscription depuis 40 ans. L'obligation relative aux véhicules électriques a nui à cette entreprise, mais je suis un défenseur de...

La vice-présidente adjointe (Alexandra Mendès): Nous reprenons le débat. Le secrétaire parlementaire du ministre des Finances a la parole.

Ryan Turnbull (secrétaire parlementaire du ministre des Finances et du Revenu national et du secrétaire d'État (Agence du revenu du Canada et Institutions financières), Lib.): Madame la Présidente, je suis heureux de participer au débat cet après-midi. Je partagerai mon temps de parole avec ma merveilleuse collègue, la députée de Pickering—Brooklin.

C'est pour moi un honneur de prendre part au débat d'aujourd'hui. Le monde évolue rapidement. Les États-Unis imposent de nouveaux droits de douane au Canada. Parallèlement, les conflits en Europe et au Moyen-Orient font grimper les prix un peu partout.

Comme ils ont l'habitude de le faire à la Chambre jour après jour, les conservateurs cherchent à faire porter au Canada et aux Canadiens le blâme pour ces tendances observées à l'échelle mondiale. Ils semblent reprocher au gouvernement des phénomènes qui échappent à son contrôle et ils tentent de faire de la politique sur le dos des difficultés que vivent les Canadiens. La réalité, c'est que ces coûts plus élevés se font sentir ici au Canada comme ailleurs dans le monde. Ils touchent autant les Canadiens qui se rendent au travail et qui font leurs achats que les entreprises chargées de transporter les denrées alimentaires, les matériaux de construction et d'autres biens essentiels partout au pays.

En réponse, le gouvernement se concentre sur ce qu'il peut contrôler: renforcer notre résilience économique, bâtir un pays plus fort et plus indépendant et rendre la vie plus abordable pour les Canadiens. L'incertitude économique et la hausse des coûts ont fait de l'abordabilité une préoccupation majeure pour les familles et les entreprises de tout le pays. C'est pourquoi l'une des priorités du gouvernement est d'aider les Canadiens à conserver une plus grande partie de leur argent durement gagné.

Travaux des subsides

Alors même que nous travaillons à renforcer le Canada à long terme, nous fournissons aussi du soutien immédiat pour aider les Canadiens durant la transition vers un avenir plus radieux. Le gouvernement travaille à diversifier les relations commerciales du pays. Nous avons signé plus de 20 nouveaux accords sur le commerce et la sécurité en moins d'un an. Nous gérons les finances de manière responsable. Nous avons économisé 60 milliards de dollars en améliorant le fonctionnement du gouvernement, et nous aidons les Canadiens qui doivent se serrer la ceinture en raison de leurs dépenses quotidiennes.

Je tiens d'abord à souligner que le projet de loi C-38, Loi sur l'abordabilité des carburants au Canada, est un élément essentiel de cet effort. Tout d'abord, je voudrais rappeler le soutien que le gouvernement a apporté aux Canadiens le printemps dernier pour les aider à composer avec le coût élevé du carburant. Au printemps dernier, nous avons annoncé une suspension temporaire de la taxe d'accise fédérale sur l'essence et l'essence d'aviation, avec ou sans plomb, et le carburant diésel et le carburant d'aviation en général. Cette suspension a abaissé les taux des taxes d'accise fédérales sur le carburant à zéro cent le litre. Cette mesure s'est rapidement traduite en une baisse du prix de l'essence pour les Canadiens, avec l'économie d'une taxe de 10 ¢ le litre sur l'essence et de 4 ¢ le litre sur le diésel. Les effets positifs de cette mesure ont été ressentis immédiatement. Le lendemain de l'entrée en vigueur de cette suspension, le prix de l'essence a diminué de 11 ¢ le litre dès le premier jour, ce qui prouve que les économies ont rapidement été reflétées aux consommateurs.

La suspension devait prendre fin après le 7 septembre, le jour de la fête du Travail, mais une certaine souplesse avait été prévue dès le départ. Comme bien de mes collègues, j'ai passé l'été à écouter les familles et les entreprises de ma circonscription, Whitby. Elles se sont dites reconnaissantes de la mesure d'allègement annoncée au printemps, mais elles se demandaient si la suspension serait maintenue compte tenu des prix encore trop élevés. C'est pourquoi le gouvernement a choisi d'annoncer, avant la date limite du 7 septembre, son intention de prolonger la suspension de la taxe d'accise fédérale sur le carburant jusqu'au 31 janvier 2027. La suspension sera donc prolongée de cinq mois. Par la suite, la taxe sera appliquée à 50 % pendant deux mois, jusqu'au 31 mars, avant de revenir à son plein taux.

Cette mesure a déjà permis de réduire les dépenses courantes des Canadiens, notamment dans les secteurs du camionnage, de l'alimentation, de l'agriculture, du logement, de la construction et de la prestation de services. L'allègement offert aux Canadiens est considérable. On estime à environ 2,9 milliards de dollars le coût fiscal supplémentaire associé à la prolongation de la suspension de la taxe d'accise fédérale sur le carburant. Par conséquent, les Canadiens devraient bénéficier d'un allègement fiscal total estimé à 5,3 milliards de dollars en 2026-2027.

En prolongeant la suspension de la taxe d'accise fédérale sur le carburant, le gouvernement donne aux Canadiens l'occasion d'économiser environ 5 \$ sur un plein habituel de 50 litres. Comme les députés peuvent le constater, cette mesure aiderait beaucoup les Canadiens, et c'est ce qu'elle a fait. Nous sommes reconnaissants d'avoir la capacité financière de la prolonger. En réduisant les coûts à la pompe et dans l'ensemble des chaînes d'approvisionnement canadiennes, le gouvernement aide en fait les Canadiens à conserver une plus grande partie de leur argent durement gagné tout en protégeant l'économie contre les pressions qui s'exercent au-delà de nos frontières. N'écoutons pas les oiseaux de malheur. Le fait est que

l'économie canadienne est demeurée incroyablement résiliente face aux défis mondiaux.

• (1620)

Pour tout dire, le Fonds monétaire international prévoit que le Canada se classera au deuxième rang des pays du G7 pour ce qui est de la croissance économique cette année et l'année prochaine. Cette solide performance financière a renforcé notre position. Comme on l'a vu plus tôt cette année dans la mise à jour économique du printemps, le déficit prévu du Canada est maintenant inférieur de plus de 11 milliards de dollars à celui que le budget de 2025 prévoyait, ce qui nous donne une plus grande capacité à bâtir un pays plus fort et plus équitable pour tous.

Au cours de la dernière année, nous avons utilisé une partie de l'augmentation des revenus pour financer des mesures qui rendent la vie plus abordable et qui soutiennent les Canadiens. Ces investissements donnent des résultats concrets pour les Canadiens en cette période difficile. En même temps, nous réduisons les coûts aujourd'hui, tout en investissant dans une économie plus forte, plus résiliente et plus indépendante à l'avenir. Par exemple, nous travaillerons avec les provinces et les territoires pour doubler l'approvisionnement en électricité du Canada d'ici 2050 afin de fournir une énergie propre, fiable et abordable, produite chez nous. Au cours de la dernière année, nous avons également signé plus de 20 nouveaux accords commerciaux et de sécurité sur cinq continents.

Le gouvernement a déjà pris des mesures importantes pour réduire les coûts pour les Canadiens. Depuis le 1^{er} juillet 2025, nous avons réduit l'impôt sur le revenu de 22 millions de Canadiens en faisant passer leur premier taux d'imposition du revenu des particuliers de 15 % à 14 %. Cette mesure offre un allègement fiscal annuel pouvant atteindre 420 \$ par personne ou 840 \$ pour une famille à deux revenus. Nous avons également éliminé la taxe sur les produits et services sur l'achat d'une maison neuve de moins de 1 million de dollars pour les acheteurs d'une première maison, et nous l'avons réduite sur l'achat d'une maison neuve de 1 à 1,5 million de dollars.

En Ontario, le gouvernement a signé une entente visant à abolir la totalité de la TPS de 13 % sur l'achat d'une maison neuve de moins de 1 million de dollars, ce qui permettra à une famille moyenne d'économiser 130 000 \$ sur l'achat d'une maison de 1 million de dollars en Ontario. C'est une très bonne nouvelle pour les Canadiens qui veulent accéder au marché immobilier. Cet allègement a permis à un plus grand nombre de Canadiens d'accéder à la propriété, en particulier les jeunes familles qui ont eu du mal à accéder à la propriété ou qui ont été exclues du marché immobilier.

Depuis le 1^{er} avril 2025, nous avons supprimé la tarification fédérale du carbone pour les consommateurs, ce qui se traduit par des économies directes à la pompe. Le même jour, nous avons supprimé l'obligation pour les provinces et les territoires d'imposer la taxe sur le carbone aux consommateurs et avons accordé une aide supplémentaire à plus de 12 millions de Canadiens. Nous avons également créé la nouvelle Allocation canadienne pour l'épicerie et les besoins essentiels. Celle-ci permet à une famille de quatre personnes de recevoir jusqu'à 1 890 \$ cette année et environ 1 400 \$ par an au cours des quatre prochaines années, et à une personne seule de recevoir jusqu'à 950 \$ cette année et environ 700 \$ par an au cours des quatre années suivantes.

Rappelons simplement que le troisième versement de l'Allocation canadienne pour l'épicerie et les besoins essentiels a été envoyé hier à environ 12 millions de Canadiens qui en bénéficient. Cette bonification du remboursement de la TPS, désormais appelé Allocation canadienne pour l'épicerie et les besoins essentiels, s'élève en moyenne à 340 \$ pour une famille de quatre personnes. Cette mesure constitue un soutien important à l'approche de l'Action de grâce et contribuera à alléger quelque peu le fardeau des familles qui doivent composer avec le coût élevé de nombreux biens et produits essentiels.

Nous avons également mis en place des prestations fédérales automatisées à compter de l'année d'imposition 2026 afin de garantir que jusqu'à 5,5 millions de Canadiens à faibles revenus reçoivent automatiquement les prestations auxquelles ils ont droit d'ici l'année d'imposition 2028. Nous avons également pérennisé le Programme national d'alimentation scolaire du Canada. Même si les députés conservateurs aiment qualifier ce programme de « foutaise » ou affirmer régulièrement à la Chambre, de manière absurde, qu'il n'y a pas de nourriture dans un programme alimentaire, de ce côté-ci de la Chambre, nous estimons que le fait que 400 000 enfants supplémentaires soient nourris à l'école est une bonne chose et nous ne les priverions pas, eux et leur famille, des quelque 800 \$ d'économies à l'épicerie. Nous pensons que cela vaut la peine qu'on se batte.

En conclusion, je pourrais m'étendre longuement sur le sujet, mais le fait est que le Canada est bien placé pour résister aux pressions extérieures découlant d'un monde de plus en plus fragmenté et incertain. Nous ne pouvons certes pas contrôler les forces mondiales. Nous n'avons pas le pouvoir de rouvrir le détroit d'Ormuz, mais nous pouvons contrôler la manière dont nous réagissons ici, chez nous. Voilà pourquoi nous réduisons les coûts pour les Canadiens. Nous soutenons les familles et les travailleurs. Nous renforçons la résilience et l'indépendance économiques du Canada. Nous continuerons à bâtir l'économie la plus forte du G7, une économie qui crée de la prospérité et des perspectives pour les générations futures.

J'attends avec impatience les questions que les députés de l'opposition ne manqueront pas de me poser.

• (1625)

Warren Steinley (Regina—Lewvan, PCC): Madame la Présidente, je pense que mon collègue de Whitby s'est trompé et qu'il a lu un discours de 2024 qu'il avait prononcé il y a quelques années. Je me souviens que, dans cette Chambre, l'actuel ministre des Finances avait promis que les prix des produits alimentaires baisseraient avant l'Action de grâce, et c'était en 2024. Les députés se rappelleront qu'il avait convoqué tous les PDG des chaînes d'alimentation et leur avait dit: « Ça suffit. Les prix des produits alimentaires vont baisser d'ici l'Action de grâce. »

Je me demande s'il y a du nouveau concernant le discours du député. Les prix des produits alimentaires ont-ils baissé depuis 2024?

Ryan Turnbull: Madame la Présidente, je suis heureux de répondre à la question du député d'en face, ce que j'apprécie toujours. Le gouvernement a pris de nombreuses mesures pour rendre la vie plus abordable pour les Canadiens. Comme je l'ai dit dans mon discours, nous avons lancé l'Allocation canadienne pour l'épicerie et les besoins essentiels, dont le troisième versement a été effectué hier même. Cela représente 1 890 \$ pour une famille de quatre personnes et permet de rendre la vie un peu plus abordable.

Travaux des subsides

Nous venons également d'annoncer la mégadéduction à la productivité, une mesure que les conservateurs appuieraient certainement, je n'en doute pas, en raison de sa déductibilité immédiate. Il s'agit de déductions fiscales très généreuses pour les nouveaux investissements des entreprises, qui permettront d'améliorer la productivité au Canada et de soutenir l'ensemble de nos secteurs d'activité, y compris l'agriculture et l'industrie manufacturière, partout au pays. Nous avons également suspendu la taxe d'accise sur les carburants et nous prolongeons maintenant cette mesure. J'espère que les députés d'en face appuieront cette initiative.

Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD): Madame la Présidente, toute la journée, nous entendons les conservateurs et les libéraux se disputer pour savoir qui a fait baisser les prix en réduisant les taxes sur le carburant. Or, personne ne parle des grandes sociétés pétrolières et gazières, qui enregistrent des profits records. Les libéraux semblent incapables d'envisager de mettre en place une taxe sur les bénéfices exceptionnels, peu importe l'ampleur des profits qu'enregistrant ces entreprises.

Quand les libéraux instaureront-ils un impôt sur les bénéfices exceptionnels des grandes sociétés pétrolières et gazières?

Ryan Turnbull: Madame la Présidente, nous œuvrons pour un pays plus fort et une économie plus résiliente pour tous les Canadiens. Nous nous concentrons sur les mesures liées au coût de la vie dont tous les Canadiens peuvent profiter. Il peut s'agir d'aider les ménages à court d'argent à payer l'épicerie et les produits de première nécessité chaque mois ou encore de créer des emplois partout au Canada en stimulant la productivité et en effectuant des investissements sans précédent dans le logement, la défense et les infrastructures dont le pays a besoin, afin d'être en mesure de desservir les marchés étrangers que nous développons rapidement.

• (1630)

[Français]

Serge Cormier (Acadie—Bathurst, Lib.): Madame la Présidente, je suis vraiment content que mon collègue ait parlé du Programme national d'alimentation scolaire du Canada, parce que, s'il se souvient bien, j'avais déposé un projet de loi à la Chambre et, finalement, le gouvernement était allé de l'avant et avait créé ce programme, qui est maintenant permanent.

Partout dans ma circonscription, quand je vais dans les écoles, je vois des déjeuners offerts gratuitement et des dîners offerts gratuitement ou à prix réduit. Or, comme mon collègue l'a dit, les conservateurs avaient voté contre un programme si important pour les familles et pour les enfants qui vont à l'école.

J'aimerais que mon collègue me dise aussi comment dans sa circonscription on a aidé de nombreux enfants et probablement de nombreuses familles à joindre deux bouts avec un tel programme.

[Traduction]

Ryan Turnbull: Madame la Présidente, j'apprécie vraiment le travail de mon collègue dans ce domaine. Nous avons eu de nombreuses conversations et réunions au sujet du Programme national d'alimentation scolaire et de l'importance de convaincre le gouvernement fédéral d'investir dans le programme, car il est essentiel à la croissance et au développement de nos jeunes. Le programme leur garantit l'apport nutritionnel dont ils ont besoin pour grandir, se développer, assimiler des connaissances et apprendre à l'école. La mise en place de ce programme à titre d'investissement fédéral nous a permis de venir en aide à 400 000 enfants de plus par année dans l'ensemble du Canada. C'est essentiel.

Privilège

J'ai trois filles, et si l'une d'entre elles avait du mal à subvenir à ses besoins nutritionnels quotidiens, je voudrais remédier à cette situation. Je ne peux pas croire que les conservateurs ont voté contre un programme national d'alimentation scolaire. Ils ont choisi de priver 400 000 enfants de la nourriture dont ils ont besoin pour s'épanouir et devenir des membres responsables et actifs de notre société.

Je ne peux pas imaginer à quel point il est honteux de voir les conservateurs prendre la parole à la Chambre tous les jours pour essayer de nous faire la leçon sur les problèmes d'abordabilité des Canadiens, qui sont bien réels. Le fait qu'ils prennent la parole pour dire que nous devons faire quelque chose au sujet des aliments et du coût des aliments, tout en votant contre l'intérêt des enfants de tout le pays, est pour le moins odieux.

* * *

[Français]

PRIVILÈGE

LA DIVULGATION PRÉMATURÉE ALLÉGUÉE D'INFORMATIONS À PROPOS DU PROJET DE LOI C-39

L'hon. Arielle Kayabaga (London-Ouest, Lib.): Madame la Présidente, je prends la parole pour répondre à la question de privilège soulevée le 5 octobre par la députée de Saint-Jean concernant les séances d'information à l'intention des députés sur le projet de loi C-39, Loi visant à bâtir un Canada fort.

Comme les députés s'en souviendront, ce projet de loi a été déposé le 21 septembre pendant les affaires courantes. Je peux confirmer que des séances d'information technique sur le projet de loi ont été offertes à tous les partis après le dépôt du projet de loi. En lisant attentivement l'intervention de la députée, je soupçonne que le principal sujet de la préoccupation pour la députée n'est pas la séance d'information technique offerte sur le projet de loi C-39, mais plutôt la mise à jour du gouvernement sur le pipeline de la côte Ouest le 1^{er} octobre.

Si c'est la question qui préoccupe la députée, je peux assurer aux députés qu'il existe encore des précédents clairs qui soutiennent que le gouvernement est en mesure d'annoncer une politique et de faire le point sur des questions non législatives à l'extérieur de la Chambre. Le précédent que la députée cite dans son intervention n'a aucune incidence sur la question qui a été soulevée. Cette séance d'information ne portait pas sur une mesure législative, mais devait être présentée à la Chambre pendant la période d'avis. Il s'agissait plutôt d'une mise à jour sur une question de politique. Cette distinction est très importante.

Notre gouvernement est déterminé à travailler de façon constructive avec tous les partis à la Chambre. Le premier ministre a déclaré que le gouvernement collaborera avec d'autres partis pour faire avancer notre programme stratégique et législatif. En fait, nous avons offert des séances d'information technique à tous les parlementaires sur les propositions législatives après leur présentation à la Chambre. Nous agissons ainsi non seulement parce que c'est la bonne chose à faire, mais aussi pour contribuer à éclairer et à élever le débat de fond sur les propositions législatives dont la Chambre est saisie.

J'aborderai maintenant les précédents qui appuient ce point de vue. Le 11 avril 1997, le Président Parent a rendu sa décision sur une question concernant une séance d'information technique sur les médias donnée par des fonctionnaires du ministère de la Citoyenne-

té et de l'Immigration avant une conférence de presse du ministre concernant le programme d'immigration et des investissements du ministère. Dans sa décision, il a passé en revue un certain nombre de précédents pour conclure que l'affaire ne constituait pas une question de privilège *prima facie*. Le Président a déclaré:

Lorsqu'un député s'est plaint le 1^{er} décembre 1992 que le gouvernement avait fourni aux médias de l'information sur l'aide financière aux compagnies aériennes canadiennes alors que cette information avait été refusée aux députés, le président Fraser a jugé qu'il ne s'agissait pas d'une question de privilège (p. 14360 des *Débats*). Il a également rappelé à la Chambre que:

[...] on ne peut à bon droit soulever la question de privilège que lorsqu'il s'est produit une chose qui rend impossible ou presque impossible de s'acquitter des obligations que l'on a à titre de député.

Le 15 décembre 1987, un député s'est élevé contre le fait que le gouvernement avait prévu une séance d'information à huis clos pour la presse sur un projet de programme agricole et que cette séance n'était pas ouverte aux députés. Dans sa décision, qu'on trouve à la page 11788 des *Débats*, le Président a jugé qu'il ne s'agissait pas, à première vue, d'une question de privilège, puisque cela n'avait pas empêché le député de s'acquitter de ses obligations de député.

Dans la question soulevée par la députée de Surrey—White Rock—South Langley, la présidence n'a pas constaté qu'elle a été empêchée de s'acquitter de ses fonctions de député. En l'occurrence, il n'était pas question d'accès aux délibérations parlementaires, que ce soit à la Chambre ou à la salle de réunion d'un comité. Et comme la députée l'a signalé dans son exposé, les fonctionnaires ont fini par lui proposer de lui donner la même séance d'information après la période des questions.

Sur la question d'outrage, permettez-moi d'abord de me reporter de nouveau à une décision du président Fraser, rendue le 10 octobre 1989, et qui stipulait ce qui suit: « En gros, les outrages sont des délits contre l'autorité ou la dignité de la Chambre des communes. »

Le fait que les médias aient obtenu de l'information avant que celle-ci ne soit fournie aux députés constitue-t-il un outrage à la Chambre des communes? Voici ce qu'on peut lire à la page 125 du chapitre neuf de la 21^e édition de l'ouvrage d'Ersine May au sujet de la question d'outrage:

La Chambre poursuivra quiconque empêche les députés de s'acquitter de leurs obligations envers la Chambre ou de participer à ses délibérations.

Il me semble que les députés ne se sont pas vu refuser de l'information ni empêchés de s'acquitter de leurs fonctions parlementaires. Après tout, il y avait une conférence de presse de prévue ce matin-là, qui a été diffusée à la télévision en circuit fermé de la Chambre, de sorte que tous les députés y avaient accès. La présidence a du mal à se persuader que les actes en question constituaient un outrage à l'autorité ou à la dignité de la Chambre.

Pour les raisons que j'ai évoquées et à la lumière des précédents en la matière, je considère qu'il n'y a pas, à première vue, atteinte aux privilèges de la députée.

La présidence n'a aucun contrôle sur ces activités, et elle ne devrait pas en avoir, que ce soit sur leur mode d'organisation ou sur la façon dont on en réglemente l'accès.

● (1635)

La vice-présidente adjointe (Alexandra Mendès): Je remercie l'honorable leader adjointe du gouvernement à la Chambre des communes. Ce sera pris en considération.

Conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre les questions qu'elle abordera lors de l'ajournement ce soir, à savoir: l'honorable député de Peace River—Westlock, L'économie; l'honorable députée d'Algonquin—Renfrew—Pembroke, La défense nationale; l'honorable députée de Similkameen—Okanagan-Sud—Kootenay-Ouest, La fiscalité.

[Traduction]

TRAVAUX DES SUBSIDES

MOTION DE L'OPPOSITION — LE PRIX DU DIÉSEL

La Chambre reprend l'étude de la motion.

Juanita Nathan (Pickering—Brooklin, Lib.): Madame la Présidente, c'est un honneur pour moi de prendre la parole aujourd'hui sur ce sujet, qui revêt une importance cruciale pour tous les Canadiens.

Nous sommes tous conscients que les récents bouleversements sur la scène internationale rendent la vie plus imprévisible, plus complexe et, pour trop de gens, plus coûteuse. Notre principal partenaire commercial impose des droits de douane sur nos importations, ce qui a des répercussions considérables sur les travailleurs et les entreprises canadiennes d'un océan à l'autre. Les conservateurs préfèrent peut-être ne pas appeler ces droits de douane par leur nom, mais de ce côté-ci de la Chambre, nous comprenons les répercussions qu'ils ont sur les familles, les entreprises, les exportations et les travailleurs canadiens.

Les conflits et l'instabilité au Moyen-Orient font grimper le prix du carburant partout dans le monde. Les conservateurs préfèrent peut-être rejeter sur le Canada et les Canadiens la responsabilité des difficultés auxquelles nous sommes confrontés, mais de ce côté-ci de la Chambre, nous veillons à ce que le Canada soit bien placé pour prospérer dans un monde qui évolue rapidement.

Face à cette situation, les Canadiens n'ont pas besoin de slogans ni de publications sur les réseaux sociaux. Ils ont besoin d'aide, et c'est précisément ce que leur apporte notre gouvernement. Grâce à des mesures mûrement réfléchies, nous renforçons la souveraineté et la résilience économique de notre pays tout en aidant les Canadiens à faire face à ces difficultés.

Depuis le premier jour, en mars 2025, nous prenons des mesures pour aider les Canadiens à conserver davantage de leur argent durement gagné. Le 1^{er} juillet 2025, 22 millions de Canadiens, soit plus de la moitié de la population du pays, ont vu leur impôt sur le revenu réduit lorsque nous avons fait passer la première tranche d'imposition de 15 % à 14 %, ce qui représente des économies d'impôt annuelles de 420 \$ pour les particuliers et de jusqu'à 840 \$ pour les familles à deux revenus. Pour aider les personnes les plus vulnérables du Canada, nous avons lancé un système automatisé pour les prestations fédérales, dont la mise en oeuvre commence à l'année d'imposition 2026. Grâce à cette mesure, jusqu'à 5,5 millions de Canadiens à faible revenu commenceront à recevoir automatiquement les prestations auxquelles ils ont droit d'ici l'année d'imposition 2028.

Nous avons également éliminé la taxe sur les produits et services pour les acheteurs d'une première maison neuve d'une valeur maximale de 1 million de dollars, et nous avons réduit la taxe pour les maisons neuves d'une valeur comprise entre 1 million et 1,5 million de dollars. Cette mesure donne à un plus grand nombre de Canadiens, en particulier aux jeunes familles, la chance de vivre le rêve canadien de posséder une maison. Parlant des jeunes familles, elles savent à quel point il est important que les enfants mangent bien les jours d'école. Nous avons rendu permanent le Programme national d'alimentation scolaire, qui fournit des repas à jusqu'à 400 000 enfants partout au Canada et que les conservateurs ont qualifié de « foutaise ». Grâce à ce programme, les familles participantes qui ont deux enfants d'âge scolaire peuvent économiser environ 800 \$ par année en épicerie.

Travaux des subsides

La nourriture, c'est quelque chose d'essentiel, mais elle est devenue plus chère. Afin d'aider plus de 12 millions de Canadiens à boucler leur budget d'épicerie, nous avons mis en place la nouvelle Allocation canadienne pour l'épicerie et les besoins essentiels, qui offre à une famille de quatre personnes jusqu'à 1 890 \$ cette année et environ 1 400 \$ par an pendant les quatre prochaines années. Les Canadiens vivant seuls bénéficieront d'une allocation pouvant atteindre 950 \$ cette année et d'environ 700 \$ par an pendant les quatre prochaines années.

Les esprits qui apprennent et les corps qui travaillent ont besoin d'un carburant, la nourriture, mais les produits alimentaires ne se retrouvent pas spontanément dans les épiceries. Le Canada est un vaste pays, et le transport des personnes et des marchandises est une nécessité qui requiert aussi un carburant. Nous savons que les consommateurs sont confrontés à une hausse des prix de l'essence et du diesel à la pompe, et que la rentabilité des entreprises est minée par l'augmentation des coûts liés à l'acheminement des produits vers les marchés. Je sais que c'est le cas dans ma circonscription, Pickering—Brooklin.

Bien que le Canada n'ait aucun contrôle sur les facteurs qui ont porté le prix élevé des combustibles à de tels sommets, les Canadiens réclament des interventions efficaces. Nous nous focalisons donc sur ce qui dépend de nous. C'est pourquoi nous avons présenté le projet de loi C-38, Loi sur l'abordabilité des carburants au Canada, qui est à l'étude. Le projet de loi C-39 est lui aussi à l'étude. Nous en débattons d'ailleurs tantôt.

Le projet de loi C-38 s'inscrit dans la foulée de la suspension temporaire de la taxe d'accise fédérale, instaurée au début de l'année, qui a ramené cette taxe à 0 \$ le litre pour l'essence, l'essence d'aviation, le diesel et le carburant d'aviation, ce qui se traduit par un congé de taxe de 10 ¢ le litre lorsque les Canadiens font le plein d'essence, pour une économie d'environ 5 \$ sur un plein d'essence typique de 50 litres, et de 4 ¢ le litre dans le cas du diesel. Cette mesure était censée se terminer le mois dernier, mais si le projet de loi C-38 est adopté, il prolongera la suspension de la taxe d'accise fédérale jusqu'au 31 janvier 2027, une fois le temps des Fêtes terminé. La taxe habituelle sera ensuite réduite de moitié jusqu'au 31 mars 2027 inclusivement.

● (1640)

Le prix élevé de l'énergie est un problème chez nous, mais aussi partout ailleurs dans le monde. Notre pays a la chance d'être riche en ressources naturelles et d'être le quatrième exportateur de pétrole brut en importance sur la planète. Voilà pourquoi le premier ministre a affirmé que « [l]e Canada possède ce que le monde recherche ».

Cet été, le directeur général de l'Agence internationale de l'énergie a déclaré que le Canada a une occasion exceptionnelle de devenir une superpuissance mondiale en matière d'exportation d'énergie. Les dirigeants des autres pays membres du G7 nous demandent de fournir au monde l'énergie durable et fiable qu'il leur faut pour faire tourner leur économie. Nous nous apprêtons donc à saisir résolument cette occasion.

Travaux des subsides

C'est pourquoi nous avons récemment annoncé que l'oléoduc Pacific Link, qui acheminera le pétrole albertain vers les ports de la Colombie-Britannique, sera inscrit sur la liste des projets d'intérêt national en vertu de la Loi visant à bâtir le Canada. Désigner l'oléoduc Pacific Link comme un projet d'intérêt national signifie qu'il sera construit plus rapidement, ce qui réduira la dépendance du Canada à l'égard des marchés américains comme acheteurs de notre pétrole, puisque nous aurons une nouvelle capacité d'exportation vers des clients asiatiques. Une fois terminé, l'oléoduc nous permettra d'expédier 1 million de barils de pétrole supplémentaires chaque jour de l'autre côté du Pacifique.

Bien que nous accordions la priorité aux mesures visant à aider les Canadiens en cette période difficile et que nous nous efforcions de créer un climat propice à la croissance économique et à l'investissement, nous n'avons jamais cessé de mettre l'accent sur la responsabilité financière. Le Fonds monétaire international prévoit que notre pays sera la deuxième économie du G7 à connaître la plus forte croissance cette année et en 2027. La dette souveraine du Canada continue d'obtenir la note de crédit la plus élevée, la note AAA, de Fitch, de Standard & Poor's et de Moody's, les trois principales agences de notation. Comme on le sait, cette note de crédit exemplaire permet au Canada d'émettre des titres de créance aux investisseurs selon les meilleures conditions possibles.

De plus, comme l'indique la mise à jour économique du printemps, publiée en avril, le Canada est en voie de réduire son déficit en 2025-2026 de 11 milliards de dollars de plus que ce qui était initialement prévu dans le dernier budget fédéral. Cela nous donne un avantage lorsqu'il s'agit d'investir dans les mesures de soutien et les services qui comptent pour les Canadiens.

Les Canadiens sont forts et débrouillards et, en période d'adversité, ils s'attendent à une réponse forte et ingénieuse de la part de leur gouvernement. Les mesures que j'ai mentionnées ne sont que quelques-unes des mesures que nous avons prises pour protéger et promouvoir les intérêts canadiens tout en positionnant le pays de façon à assurer sa croissance et sa prospérité futures.

● (1645)

Warren Steinley (Regina—Lewvan, PCC): Madame la Présidente, les libéraux nous répètent sans cesse le même argument: la hausse du prix du diésel au Canada est attribuable à des facteurs mondiaux qui influent sur le prix du pétrole. Or, le mois dernier, les Canadiens ont payé le diésel environ 24 ¢ plus cher le litre que les Américains et 31 ¢ plus cher que la moyenne mondiale. Si ce sont les conflits mondiaux qui expliquent cette situation, pourquoi payons-nous 24 ¢ de plus que les Américains et 31 ¢ de plus que la moyenne mondiale? Cela n'a aucun sens.

Juanita Nathan: Madame la Présidente, si nous en parlons sans cesse, c'est parce que le diésel est un sujet qui revient constamment pendant la période des questions. Je tiens toutefois à signaler à mon collègue d'en face que les comparaisons internationales du prix moyen du diésel doivent être interprétées avec prudence. Dans de nombreux pays, le prix du diésel est déterminé par les subventions gouvernementales, les régimes administratifs de fixation des prix ou d'autres formes d'intervention de l'État. Par conséquent, les moyennes mondiales qui regroupent à la fois des prix dictés par les forces du marché et des prix établis par d'autres moyens ne constituent pas un point de référence valable pour évaluer le prix du diésel au Canada. Une comparaison plus pertinente...

La vice-présidente adjointe (Alexandra Mendès): Le député de Courtenay—Alberni a la parole.

Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD): Madame la Présidente, je le répète, à l'heure actuelle, les grandes sociétés pétrolières de notre pays enregistrent des bénéfices records. Elles devraient toucher cette année plus de 50 milliards de dollars au titre de la taxe sur les bénéfices exceptionnels, mais ni les conservateurs ni les libéraux ne parlent jamais de cette taxe.

Les Norvégiens bénéficient d'un fonds souverain. Je n'appellerais pas cela un impôt. Ils ont prélevé une partie de ces ressources limitées et les ont investies. Ils disposent actuellement de plus de 1 700 milliards de dollars américains, qui rapportent plus de 200 milliards de dollars par an. Ces fonds aident les Norvégiens à atténuer les pressions exercées dans des situations comme celle que nous vivons. Ils peuvent apporter une aide aux citoyens du pays. Ils permettent d'investir dans des énergies propres, et ils peuvent faire leur part.

Dans notre pays, quel est le seuil à franchir? Combien de profits faudra-t-il que les grandes sociétés pétrolières et gazières touchent pour que les libéraux instaurent un impôt sur les bénéfices exceptionnels?

● (1650)

Juanita Nathan: Madame la Présidente, pendant que le Canada continue de bâtir une économie plus forte, plus résiliente et plus indépendante, le gouvernement prend des mesures concrètes pour réduire les coûts dès maintenant, tout en investissant dans notre prospérité à long terme. Nous prolongeons notamment l'allègement de la taxe sur les carburants, ce qui aide les familles, les travailleurs et les entreprises à faire face à l'incertitude économique mondiale.

Le fonds souverain que nous avons créé sera investi de manière à ce que les gens puissent bénéficier des intérêts qu'il rapporte et faire de l'argent.

En ce qui concerne la question posée par mon collègue, je n'ai pas de réponse à lui donner pour l'instant.

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, en ce qui concerne la question posée par la députée conservatrice, j'aimerais qu'elle se penche sur les exemples de l'Allemagne et du Royaume-Uni. Elle pourrait d'abord examiner la situation dans les pays du G7, puis, peut-être, revenir avec une question.

La députée de Pickering—Brooklin a souvent plaidé en faveur de l'abordabilité. Je sais qu'elle aurait bien d'autres choses à dire à la Chambre à ce sujet. Le gouvernement du Canada adopte une approche globale pour tenter de soutenir les Canadiens. La taxe sur l'essence fait partie de ces mesures.

Juanita Nathan: Madame la Présidente, comme je l'ai déjà dit, pendant que notre gouvernement met en œuvre ces transformations structurelles à grande échelle pour créer une économie canadienne plus forte et plus résiliente, nous prenons également des mesures à plus court terme pour rendre la vie plus abordable pour les Canadiens.

Depuis la formation de ce nouveau gouvernement en 2025, nous avons pris un certain nombre de mesures. L'une d'elles a été de supprimer la taxe fédérale sur le carbone pour les consommateurs. Elle est entrée en vigueur le 1^{er} avril dernier et elle a directement aidé les Canadiens à faire des économies à la pompe. Comme je l'ai déjà dit, nous avons réduit les impôts de 22 millions de personnes en faisant passer le taux d'imposition marginal de la première tranche de revenu des particuliers de 15 % à 14 %. Nous avons supprimé la taxe sur les produits et services pour les acheteurs d'une première maison neuve d'une valeur maximale de 1 million de dollars. Nous avons réduit le...

La vice-présidente adjointe (Alexandra Mendès): Nous devons reprendre le débat.

Le député de Regina—Lewvan a la parole.

Warren Steinley (Regina—Lewvan, PCC): Madame la Présidente, je vais partager mon temps de parole avec le député de Tobique—Mactaquac. C'est un plaisir de partager mon temps de parole avec lui. Il prononce toujours d'excellents discours. J'espère donc être à la hauteur de l'un de ses bons discours.

C'est vraiment intéressant que nous débattions de cette motion. Je vais en lire le texte à haute voix afin que tous les téléspectateurs à travers le Canada sachent de quoi nous parlons.

Notre motion de l'opposition conservatrice prévoit ce qui suit:

la Chambre, dans le but de faire économiser de l'argent à la population canadienne et d'assurer l'approvisionnement en carburant de notre pays à l'intérieur de nos frontières, demande au gouvernement d'adopter le plan d'urgence visant à alléger le prix des carburants qui:

a) prévoit la préautorisation de permis d'urgence et des allègements fiscaux pour la construction d'infrastructures liées au diesel, telles que les raffineries, les oléoducs, les réseaux ferroviaires et les installations de stockage;

b) supprime toutes les taxes sur la consommation de diesel au moins jusqu'à la Fête du Canada;

c) supprime définitivement les taxes sur la production de diesel;

demande au gouvernement de se fixer pour objectif de porter la production canadienne de diesel à un million de barils par jour, afin de permettre à toutes les entreprises canadiennes et à tous les consommateurs canadiens d'avoir accès au diesel canadien.

Je ne sais pas comment tous les députés à la Chambre pourraient ne pas appuyer une telle motion à l'unanimité. Nous savons que l'abordabilité est un problème d'un océan à l'autre. Je crois qu'il n'y a pas un seul député libéral, conservateur ou bloquiste qui n'entend pas parler de l'abordabilité tous les jours, car j'en entends parler dans ma circonscription, Regina—Lewvan.

Nous savons tous que si nous taxons l'agriculteur qui cultive les aliments, le camionneur qui les livre et l'épicier qui les vend, nous taxons aussi le consommateur qui les achète. Nous l'avons dit à maintes reprises à la Chambre, et les libéraux commencent lentement à prendre les mesures que nous réclamons depuis de nombreuses années pour permettre aux Canadiens d'économiser de l'argent.

Tout d'abord, la députée qui vient de prendre la parole, qui est une nouvelle élue, vient de dire qu'ils ont supprimé la taxe sur le carbone pour les consommateurs. De ce côté-ci, nous en parlons depuis une décennie, et voilà que les libéraux veulent s'attribuer le mérite d'avoir supprimé la taxe sur le carbone pour les consommateurs. Il s'agissait de leur programme phare. Justin Trudeau ne cessait de répéter que, si nous taxions les gens, nous changerions le climat. C'est complètement idiot! Ils se moquent de nous! Si les gens paient plus de taxes, le climat va s'améliorer.

Travaux des subsides

Ces libéraux se lèvent maintenant tour à tour, et prétendent, en se bombant le torse, que l'idée de supprimer la taxe sur le carbone pour les consommateurs était la leur. C'est du n'importe quoi. Ils ont été contraints, malgré leurs protestations, de supprimer cette taxe sur le carbone pour les consommateurs. Elle était impopulaire, elle n'a jamais fonctionné et elle coûtait chaque jour de l'argent aux Canadiens. Les libéraux ont déclaré qu'ils allaient rembourser la taxe sous forme de remise, et nous avons démontré, par l'entremise du Bureau du directeur parlementaire du budget, que ces remises n'ont jamais couvert les sommes que les Canadiens ont payées. Je n'accepterai donc pas de leçons de la part de libéraux qui prétendent avoir supprimé la taxe carbone, alors que nous nous sommes battus pendant dix ans dans cette même enceinte pour obtenir cette suppression.

Je me souviens que l'ancien ministre de la Santé, Mark Holland, lors d'une de ses tirades légendaires pendant la période des questions, avait évoqué des vacances en famille en voiture. Il était allé trop loin en disant de « laisser la planète brûler ». Mark Holland excellait dans l'art de la provocation pendant la période des questions. Il estimait que la taxe sur le carbone était absolument indispensable, sans quoi la planète allait brûler.

Voilà maintenant que le député de Winnipeg-Nord bondit comme Skippy en disant qu'ils ont supprimé la taxe sur le carbone. Il a voté en faveur de cette taxe des dizaines et des dizaines de fois, puis il est retourné voir les braves gens de Winnipeg. Je ne suis pas amateur des Blue Bombers, mais il y a des gens bien à Winnipeg. Le député affirmait qu'il fallait payer la taxe sur le carbone pour garantir l'amélioration du climat. Voilà maintenant que, d'un simple coup de baguette magique, il revient sur ses propos et dit aux habitants de Winnipeg qu'il a supprimé la taxe sur le carbone pour eux, qu'ils n'en avaient jamais eu besoin et qu'elle leur coûtait beaucoup trop cher. Comment peut-il faire volte-face aussi rapidement à propos d'une mesure qui était le fleuron de Justin Trudeau et de tous ses super militants pour le climat?

Je me souviens de tous ces super militants pour le climat; ils sont encore nombreux dans la première rangée. Ils disaient que cette taxe sur le carbone était nécessaire. Aujourd'hui, nous avons exactement le même débat sur la taxe sur le carbone pour les industries, sur la TPS et sur toutes les taxes sur le diesel. Les libéraux veulent les éliminer et s'en faire attribuer le mérite. Nous avons réclamé la suppression de la taxe sur le diesel il y a des mois et des années, et voilà que les libéraux se vantent à nouveau en disant qu'ils suspendront la taxe sur le diesel jusqu'en janvier 2027, comme s'il s'agissait d'une idée originale. Ils diront qu'ils sont des héros. Ils omettent de mentionner que ce sont eux qui ont imposé les taxes. Ils veulent passer pour des héros.

Les libéraux vont retourner dans leurs circonscriptions pour annoncer que la taxe sera suspendue jusqu'en janvier 2027, et ils demanderont aux Canadiens de les remercier. Peu importe qu'ils aient eux-mêmes imposé la taxe. Peu importe qu'ils aient eux-mêmes fait grimper le coût des aliments et de tout ce dont les agriculteurs ont besoin pour les produire. Ils sont responsables de tout ça, mais ils s'attendent à ce que les Canadiens les considèrent comme des héros parce qu'ils vont supprimer une taxe qu'ils ont imposée. Quelle hypocrisie! Ils ont volé nos bonnes idées les unes après les autres.

Travaux des subsides

● (1655)

Le ministre du Logement s'est levé pendant la période des questions pour annoncer avec fracas qu'ils allaient supprimer la TPS sur les logements neufs. D'où les libéraux pensent-ils avoir eu cette idée? Elle faisait partie du programme électoral conservateur de 2025, sauf qu'encore une fois, ils ne sont pas allés assez loin. Ils ont pris une demi-mesure, tout comme ils le font avec la réduction de la taxe sur le diésel. Encore une fois, ils font les choses à moitié parce qu'ils n'ont tout simplement pas, je dirais, la capacité de dire la vérité aux Canadiens et d'admettre qu'ils se sont trompés. Ils auraient dû le faire avec la taxe sur le carbone. Au lieu de se vanter, ils auraient dû dire aux Canadiens qu'ils étaient désolés, qu'ils s'étaient trompés et que la taxe sur le carbone était une politique stupide. Ils auraient dû s'excuser de l'avoir imposée à la population canadienne pendant dix ans.

S'ils avaient le courage de reconnaître leurs erreurs, ils rentre-raient dans leurs circonscriptions à l'Action de grâce et diraient franchement à leurs concitoyens qu'ils n'auraient jamais dû imposer de taxes sur le diésel, car celles-ci font augmenter le prix des biens transportés par camion, c'est-à-dire pratiquement tout dans ce pays.

Les habitants du Nord de la Saskatchewan devraient être les plus en colère contre leurs députés, puisque tout ce qu'ils consomment doit être transporté par camion. Les aliments et le lait y sont acheminés par camion. Si le lait coûte tellement plus cher là-bas, c'est en raison des longues distances à parcourir, et les taxes sur le diésel imposées par le gouvernement libéral viennent alourdir encore davantage la facture. Ils le savent. Je crois que ces députés risquent de tomber de haut lorsqu'ils rentreront chez eux pour l'Action de grâce.

Parlant de l'Action de grâce, il me semble que c'est en 2024 que le député de Whitby a prononcé un discours plutôt ordinaire. Il avait annoncé une baisse prochaine des prix à l'épicerie. C'était exactement la promesse faite cette même année par l'actuel ministre des Finances, alors ministre de l'Industrie, qui assurait aux Canadiens que les prix à l'épicerie diminueraient avant la fin de l'année. Il avait fait venir les dirigeants de toutes les grandes chaînes d'épicerie, organisé une annonce en grande pompe et tenu une séance de photos soigneusement orchestrée, comme le gouvernement sait si bien le faire. Il avait alors promis aux Canadiens que les prix à l'épicerie allaient baisser. J'ai demandé au député de Whitby de combien le prix du panier d'épicerie avait diminué depuis cette annonce, mais il n'a jamais répondu. Il n'a pas dit un mot sur le fait que les prix à l'épicerie au Canada sont de nouveau les plus élevés du G7, tout simplement parce que les libéraux n'ont pas respecté les engagements qu'ils ont pris.

Ce qui est le plus frustrant, alors que je siége ici jour après jour, c'est d'écouter les discours scandaleux des libéraux. Ils se pètent les bretelles et affirment qu'ils n'ont aucune leçon à recevoir des conservateurs. Je n'ai aucune leçon à recevoir d'un gouvernement qui a poussé 2,2 millions de personnes à faire la queue devant les banques alimentaires. Les libéraux n'en parlent jamais. Je n'ai aucune leçon à recevoir d'un gouvernement libéral qui prétend vouloir aider les parents à nourrir leurs enfants. Pourquoi les parents ne peuvent-ils pas nourrir leurs enfants? C'est parce que les libéraux les ont accablés d'impôts. C'est pour cette raison que les parents n'ont pas les moyens de faire leurs courses. Les libéraux ont taxé le diésel qui permet d'acheminer les aliments jusqu'aux supermarchés. C'est pour cette raison que les parents ne peuvent pas nourrir leurs enfants.

Jour après jour, les libéraux s'empressent de parler d'un programme d'alimentation en milieu scolaire et d'une allocation pour l'épicerie. Le gouvernement libéral est fier d'obliger 12 millions de personnes à utiliser des coupons alimentaires parce qu'elles n'ont pas de bons emplois. En fait, elles n'ont pas les moyens de faire l'épicerie à cause des politiques que le gouvernement libéral a mises en place au cours des 10 dernières années. Les libéraux devraient avoir honte de devoir distribuer des coupons alimentaires aux Canadiens plutôt que de s'en vanter à chaque période des questions. Si c'était là le bilan de mon mandat au gouvernement, je serais gêné de prendre la parole au sujet d'un programme qui existe parce que les Canadiens n'ont pas les moyens de se nourrir sous ma gouverne. Voilà les politiques que chacun de ces libéraux a mises en place, et maintenant, ils se vantent que les Canadiens doivent utiliser des coupons alimentaires pour nourrir leur famille et leurs enfants.

De ce côté-ci de la Chambre, les conservateurs vont faire tout leur possible pour permettre aux Canadiens d'économiser de l'argent et d'en garder plus dans leurs poches afin qu'ils puissent nourrir leur famille et obtenir des emplois bien rémunérés. Voilà l'objet de cette motion. Il s'agit de rétablir la production de diésel et de bons emplois dans notre pays afin que les familles aient les moyens de se nourrir et qu'elles n'aient pas à compter sur le gouvernement.

● (1700)

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, il est certain que ces observations étaient intéressantes.

Il fut un temps où les conservateurs étaient favorables à une taxe sur le carbone, puis ils s'y sont opposés. Erin O'Toole a ensuite ramené les conservateurs dans le camp des partisans de la taxe sur le carbone. C'est leur plus récent chef qui a déclaré que les conservateurs s'opposaient à la taxe sur le carbone.

Le Canada a élu un tout nouveau premier ministre. Quelle a été sa première mesure? Il a supprimé la taxe sur le carbone. Pour ma part, je me réjouis que le premier ministre ait supprimé cette taxe.

Nous pouvons jeter un coup d'œil à la pépinière d'idées des conservateurs, si l'on peut l'appeler ainsi. Wab Kinew, le premier ministre du Manitoba, a accordé aux Manitobains un allègement de la taxe d'accise sur l'essence. Le NPD du Manitoba a-t-il volé cette idée aux conservateurs? Si de bonnes idées se présentent, le premier ministre et le gouvernement n'hésiteront pas à les examiner et à les mettre en œuvre, car elles aideront les Canadiens. N'est-ce pas là l'objectif?

Warren Steinley: Madame la Présidente, le premier ministre n'est certainement pas un nouvel intervenant dans ce dossier, car il était le conseiller économique de Justin Trudeau, celui qui a amorcé le déclin de notre économie.

Que les libéraux prétendent s'inspirer de nos bonnes idées, voilà qui serait inédit. J'aimerais qu'ils nous en volent davantage. J'aimerais que le gouvernement libéral s'approprie un plus grand nombre de bonnes politiques conservatrices et qu'il les mette en œuvre correctement, mais il fait toujours les choses à moitié. Le remboursement de la TPS s'applique aux maisons neuves, mais pourquoi pas à toutes les maisons? Et en ce qui concerne l'allègement de la taxe sur le diésel dont ils parlent dans le projet de loi C-38, pourquoi ne pas le prolonger et faire économiser plus d'argent aux Canadiens?

Il n'y a rien de nouveau au sujet du premier ministre. Il poursuit les politiques désastreuses de Justin Trudeau, qu'il a contribué à mettre en œuvre, et il rend chaque jour la vie moins abordable pour tous les Canadiens.

• (1705)

Jeremy Patzer (Swift Current—Grasslands—Kindersley, PCC): Madame la Présidente, j'ai beaucoup apprécié l'intervention de mon collègue. Nous représentons tous deux la Saskatchewan et les habitants des zones rurales. De nombreux habitants des zones rurales se rendent en voiture à Regina et contribuent ainsi à l'économie rurale de la Saskatchewan.

Le député pourrait-il expliquer au gouvernement libéral, et en particulier au député de Winnipeg-Nord, à quel point il est important d'adopter cette motion pour soutenir l'économie rurale de la Saskatchewan?

Warren Steinley: Madame la Présidente, je viens de parler au téléphone avec l'un de mes amis qui habite à Regina—Lewvan. Il possède une exploitation agricole. Nous avons parlé du coût du carburant. Il m'a dit qu'il avait dépensé 10 \$ par acre en frais de carburant l'année dernière, et que cette année, il dépensait 20 \$ par acre. Sa facture de carburant pour son exploitation s'élèvera cette année à 400 000 \$.

J'aimerais beaucoup qu'un libéral essaie de m'expliquer comment le prix du carburant, alors qu'il double pour nos agriculteurs dans tout le pays, n'a aucune incidence sur le prix des denrées alimentaires dans les épiceries.

L'hon. Kevin Lamoureux: Madame la Présidente, dans une autre partie de son discours, le député a minimisé l'importance du programme national d'alimentation scolaire. J'ai été élu pour la première fois en 1988, à l'époque où Sharon Carstairs était à la tête du Parti libéral du Manitoba. Elle soutenait qu'un enfant ne peut pas apprendre le ventre vide. Depuis des générations, de nombreux enfants dans notre société sont obligés de passer la journée à l'école le ventre vide et d'apprendre alors qu'ils ont faim. Le besoin est bien réel. Il existe vraiment. Il existe depuis des dizaines d'années. Or, les conservateurs disent qu'ils ne s'intéressent pas à cet aspect de l'éducation et que les enfants ne méritent pas d'aller à l'école le ventre plein.

Il est tout simplement faux de prétendre que ce problème n'est apparu qu'au cours des 10 ou 15 dernières années. Le député reconnaîtra-t-il qu'il a tort et renoncera-t-il peut-être à la politique des conservateurs?

Warren Steinley: Madame la Présidente, c'est encore le mensonge de la gauche qui dit que tout nous est égal. Il y a eu de nombreux programmes d'alimentation scolaire à Regina et dans tout le pays, y compris des programmes ayant été mis en place par la compagnie Mosaic et des entreprises privées qui ont donné un coup de main. À Regina, il y avait le programme Chili for Children. Je pourrais continuer longtemps.

S'il y a bien une chose que les libéraux n'ont jamais comprise, c'est que des gens accomplissaient ces belles initiatives. Des entreprises privées sont intervenues pour veiller à ce que les enfants puissent manger, mais les libéraux voulaient arriver sur leurs chevaux blancs et dire: « Non, le gouvernement est capable de mieux s'occuper des enfants. » Les parents voulaient nourrir leurs propres enfants, mais lorsque ce n'était plus possible, des entreprises privées s'en occupaient. Le gouvernement libéral a rendu cela impossible, et il devrait avoir honte.

Travaux des subsides

Richard Bragdon (Tobique—Mactaquac, PCC): Madame la Présidente, c'est un honneur de prendre la parole pour parler de la motion que nous avons présentée et que nous demandons à la Chambre d'examiner. Elle porte sur notre plan d'urgence visant à offrir un allègement à l'ensemble des Canadiens, en particulier ceux qui ressentent les effets de la hausse dévastatrice du coût de l'essence, du diésel et de tous les types de carburants.

Parfois, il y a un décalage entre les députés et la réalité des gens. Ce décalage se fait ressentir partout au pays. Les gens se demandent s'il y a quelqu'un ici, à Ottawa, dans la capitale nationale, qui les écoute vraiment et qui comprend ce qu'ils vivent. Je tiens à dire aux députés que ce décalage est bien réel. Il touche les Canadiens d'un bout à l'autre du pays, et il est important que le gouvernement réagisse de toute urgence, comme la situation l'exige.

Tout d'abord, voici quelques chiffres intéressants à prendre en compte: 5,6 % des ménages canadiens sont en situation de pauvreté énergétique, comme le sont environ 12 % des ménages du Canada atlantique, et les dépenses du Nouveau-Brunswick en essence ont augmenté de 85 % entre 2021 et 2023. Les députés peuvent-ils imaginer combien ces dépenses augmentent en ce moment, vu les prix actuels? C'est dans ma province, le Nouveau-Brunswick, où les prix augmentent le plus au Canada.

Au Nouveau-Brunswick, 22 % des familles ont connu l'insécurité alimentaire. À Terre-Neuve-et-Labrador, ce chiffre s'élève à 23 %. En Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard, il est de 21 %. Le diésel nécessaire pour un bateau de pêche au homard ou au crabe peut désormais coûter plus de 6 000 \$ pour une semaine. Cet argent vient directement des revenus des producteurs et des pêcheurs qui pêchent dans nos eaux. Les prix actuels touchent certaines grandes exploitations agricoles, qui doivent dépenser jusqu'à 5 000 \$ par jour rien que pour les coûts du carburant. Il est impossible que ces coûts ne se répercutent pas sur tous les Canadiens, d'un océan à l'autre, par la hausse des prix des denrées alimentaires et des produits d'épicerie. Pourquoi? Parce que les coûts des intrants montent en flèche.

Notre plan est un plan concret qui s'attaque à l'une des causes profondes de la flambée des coûts et des prix, soit le coût du carburant. Le diésel touche tous les Canadiens qui achètent et reçoivent les produits dans les magasins, qu'ils soient acheminés par camion ou par bateau. Au Canada atlantique, tout ce que l'on trouve dans les magasins, comme dans la majeure partie du Canada, est arrivé par un moyen de transport. Heureusement, nous avons d'excellents conducteurs et un secteur des transports remarquable, mais leurs coûts montent en flèche. Si les marchandises arrivent par bateau, les coûts ne font qu'augmenter. Nous devons nous attaquer à ce problème, et nous avons élaboré un plan concret pour le faire.

Que fait notre plan? Il prévoit la préautorisation de permis d'urgence et des allègements fiscaux pour la construction d'infrastructures liées au diésel, comme les raffineries, les oléoducs, les réseaux ferroviaires et les installations de stockage. Il supprime également toutes les taxes sur la consommation de diésel au moins jusqu'à la fête du Canada de l'année prochaine, en 2027. Il supprime définitivement les taxes sur la production de diésel et demande au gouvernement de se fixer pour objectif de faire passer la production canadienne de diésel à 1 million de barils par jour. Ce sont là des mesures concrètes que le gouvernement peut prendre immédiatement et qui donneraient un répit immédiat aux Canadiens d'un océan à l'autre.

Travaux des subsides

Pendant que je réfléchissais à ce que j'allais dire aujourd'hui, une histoire m'est venue à l'esprit. C'est l'histoire ancienne d'un jeune homme sage qui s'est retrouvé dans une situation où il a dû assumer une grande responsabilité.

On a confié à ce jeune homme le mandat d'élaborer un plan. Comment s'est-il retrouvé à jouer le rôle de second aux commandes du pays? C'est parce que le dirigeant de l'époque était confronté à un grand dilemme. Il était troublé par certaines choses qu'il voyait et percevait, mais il ne connaissait pas la voie à suivre et souhaitait obtenir les conseils d'une personne sage et perspicace. Il a consulté tous ses conseillers habituels, mais ceux-ci ne faisaient qu'examiner la situation plus en profondeur et repartaient perplexes sans apporter plus de clarté, de certitude ou de réponses pratiques au dilemme du dirigeant. Or, un jeune homme du nom de Joseph avait une façon remarquable d'aborder ce dilemme. En fait, il parvenait à comprendre et à interpréter les instincts du dirigeant et ce qu'il ressentait.

• (1710)

Qu'avait-il compris? Il a dit qu'ils traversaient une période grandement bénie et favorable, que leurs récoltes étaient abondantes, que leur PIB était extraordinaire et qu'ils créaient beaucoup de richesse. Il a dit qu'ils devaient, pendant les sept années suivantes, prendre une partie de tout cela et la mettre de côté en prévision des temps difficiles qui viendraient plus tard car, d'après ce qu'il comprenait, les sept années de prospérité seraient suivies de sept années de famine. Il a dit qu'ils devaient le comprendre et avoir pour principe de profiter des années d'abondance pour mettre de côté de la richesse en prévision des futures années de famine et de difficultés.

Je ne peux pas m'empêcher de voir un parallèle frappant avec la situation actuelle. Nous avons à notre portée une abondance de ressources et de richesses exceptionnelles — sous nos pieds, dans notre sol, sur notre territoire et chez nos gens. Malheureusement, nous n'avons pas bien géré et utilisé ces ressources de manière à en libérer le potentiel pour notre avenir. En fait, nous avons fait le contraire. Pendant 10 ou 11 années consécutives, on a parlé du pétrole et du gaz sales et on a dit qu'il fallait les laisser dans le sol par peur de détruire la planète. Nous n'allions pas utiliser ces ressources; nous allions cesser leur exploitation et nous en détourner. Au lieu de tirer parti de ressources qui auraient pu nous procurer un maximum de prospérité et de richesse et nous préparer aux vents contraires auxquels nous faisons face aujourd'hui, nous leur avons tourné le dos, nous avons freiné leur développement et nous les avons déniés.

Maintenant que nous traversons une période périlleuse, difficile et incertaine, nous avons tout d'un coup des amateurs de pétrole et de gaz en face. C'est merveilleux. Ce retour à la réalité et cette inversion des politiques sont certainement les bienvenus. Ils ont vu la lumière, c'est merveilleux. Ils disent maintenant que nous avons besoin de pipelines, que nous devons exploiter le pétrole et le gaz, et ils se disent les champions du secteur énergétique d'un océan à l'autre. C'est merveilleux, et bien agréable à entendre, et je suis ravi et captivé par cet éclair de lucidité, mais les Canadiens savent que ce même gouvernement aurait pu choisir cette approche depuis 2015 et qu'il a plutôt opté pour une approche diamétralement opposée. Plutôt que de se créer des stocks pendant les années d'abondance, les libéraux ont vidé les coffres, creusé la dette et fait grimper les déficits à des niveaux astronomiques.

Aujourd'hui, 11 ou 12 ans plus tard, ils viennent nous dire qu'il faut agir, mais aucun chantier n'a encore véritablement démarré. On

entend beaucoup de grandes déclarations et d'annonces grandiloquentes concernant de nombreux projets. En fait, je pense qu'on en a annoncé pas moins de 500. Or, je ne crois pas qu'un seul d'entre eux ait encore été approuvé. Les Canadiens réclament des mesures concrètes et du soutien, et ce, dans l'immédiat. Même si ces annonces semblent très prometteuses, il faut aller au-delà des simples déclarations et du diagnostic pour parvenir, d'une manière ou d'une autre, à des solutions pratiques et à un véritable soulagement pour la population.

La leçon que nous enseignent Joseph et cette merveilleuse histoire, c'est d'utiliser les années d'abondance pour lutter contre les années difficiles. Nous devons planifier dès maintenant pour les moments où nous serons en difficulté, libérer le potentiel de notre économie et cesser d'être un fardeau pour nos concitoyens afin qu'ils puissent faire ce qu'ils font le mieux, c'est-à-dire travailler, produire, innover, croître, rêver et s'épanouir. Nous devons cesser de leur mettre des bâtons dans les roues et relâcher la pression qui pèse sur eux. C'est ainsi que nous libérerons le potentiel du Canada.

C'est maintenant qu'il faut agir, et les libéraux peuvent faire ce merveilleux premier pas. Ils ont déjà changé leur fusil d'épaule en déclarant qu'ils sont en faveur de l'exploitation du pétrole et du gaz. Allons plus loin et accordons un véritable allègement fiscal sur les carburants que les Canadiens consomment en appuyant notre motion.

• (1715)

Serge Cormier (Acadie—Bathurst, Lib.): Madame la Présidente, mon collègue du Nouveau-Brunswick a affirmé qu'il voulait aider ses concitoyens et aider les Néo-Brunswickois, mais il a aussi dit que les familles vivent de l'insécurité alimentaire. Or, il a voté contre le programme d'alimentation scolaire. Il a voté contre l'allocation pour l'épicerie et les besoins essentiels. Il a voté contre l'Allocation canadienne pour enfants.

Imaginons qu'on dise que les familles ont des difficultés et qu'on vote contre tous ces programmes. Chaque fois qu'il était temps d'aider les Néo-Brunswickois et ses concitoyens, il a voté contre. Il parle des pêcheurs de crabe et de homard de ma circonscription. Il a voté contre le Fonds des pêches de l'Atlantique, le supplément pour les ports pour petits bateaux et le financement de 1 milliard de dollars que nous venons d'annoncer. Il a voté contre tout ça. Quelle sera la prochaine chose contre laquelle il va voter?

Richard Bragdon: Madame la Présidente, je dirai ceci. Il est intéressant de noter que, selon les estimations du gouvernement, il n'y a pas de nouveaux programmes, pas de nouvelles taxes et pas de nouveaux niveaux de dépenses qui nuiront un jour à un Canadien ou à son avenir.

Au lieu d'alléger le fardeau des Canadiens, le gouvernement l'a alourdi en maintenant les impôts à un niveau élevé et en continuant de dépenser sans jamais prendre de mesures pour attirer des investissements de capitaux dans notre pays et créer de vrais emplois et une véritable richesse. En fait, selon la Banque Royale du Canada, entre 2015 et 2024, plus de 1 billion de dollars d'investissements nets en capital ont quitté le Canada pour d'autres pays. Il s'agissait d'une politique terrible, de dépenses excessives et d'une absence de solution au véritable problème qui consiste à attirer de l'argent réel dans notre économie pour créer des emplois bien rémunérés. C'est ce que nous devons faire.

Kevin Waugh (Saskatoon-Sud, PCC): Madame la Présidente, je suis heureux de vous voir occuper le fauteuil cet après-midi.

Je tiens à dire à mon collègue du Nouveau-Brunswick que c'est intéressant, car la banque alimentaire et le centre d'apprentissage de Saskatoon ont établi un record en août : 26 000 personnes ont franchi ses portes. Pensons-y un instant. Je viens de la Saskatchewan, où nous nourrissons le monde. Dans une ville de 310 000 habitants, 26 000 personnes ont eu recours à une banque alimentaire chaque mois, à compter du mois d'août. Je crois que ce sont les politiques établies par le gouvernement libéral en 2015 qui ont causé l'augmentation de, disons, 16 000 cas. Depuis que j'ai commencé ma carrière de député, en 2015, plus de 10 000 personnes de plus ont eu recours aux banques alimentaires à cause de cette politique libérale.

● (1720)

Richard Bragdon: Madame la Présidente, mon collègue a tout à fait raison au sujet des mesures prises par le gouvernement. Les libéraux affirment qu'ils aident la population en poursuivant ces programmes grandioses et en augmentant le niveau de dépendance à l'égard d'un gouvernement qui ne cesse de s'étendre. De ce côté-ci de la Chambre, nous croyons que le meilleur programme au monde et le meilleur programme social au monde, c'est un emploi, un emploi qui peut aider à payer les factures, à se nourrir et à donner aux gens un bon salaire.

Il est temps de revenir à cette philosophie et de nous demander ce que nous pouvons faire, en tant que gouvernement, pour les Canadiens, et de créer un climat qui incite le reste du monde à venir investir ses capitaux au Canada, plutôt que de suivre l'approche actuelle qui a poussé jusqu'à 42 % des fabricants canadiens à envisager de transférer leur richesse ailleurs et de l'investir dans le pays voisin plutôt qu'ici. Nous pouvons rejeter la faute sur tout le monde, mais le fait est que ce problème s'est aggravé ici même, chez nous.

Nous devons nous attaquer à ces problèmes ici, chez nous, et commencer à remettre de l'ordre dans nos affaires de l'intérieur.

Braedon Clark (Sackville—Bedford—Preston, Lib.): Madame la Présidente, le député a parlé des sorties de capitaux entre 2015 et 2024, mais je pense qu'il s'est arrêté un peu trop tôt. Je me demande s'il pourrait réagir au fait que, cette année, nous avons enregistré le niveau d'investissements étrangers directs le plus élevé depuis près de 20 ans. Pas plus tard que le mois dernier, lors du sommet de l'investissement, le Canada a attiré près d'un demi-billion de dollars d'investissements. Je me demande ce qu'il en pense.

Richard Bragdon: Madame la Présidente, je vais me répéter : on nous a servi d'autres annonces et d'autres déclarations. Il est question d'acheter des obligations d'État, de mettre en œuvre certaines de ces mesures. Tout cela se situe quelque part dans l'avenir, dans la perspective de ce que nous espérons voir se concrétiser un jour.

On demande aux Canadiens de ne pas s'inquiéter et de tenir bon. Il faut prendre notre mal en patience : aussi désespérée que soit la situation, le gouvernement ne manquera pas de se précipiter pour annoncer immédiatement une nouvelle annonce selon laquelle il pourrait...

La vice-présidente adjointe (Alexandra Mendès): Nous devons reprendre le débat.

Le député de Mission—Matsqui—Abbotsford a la parole.

Brad Vis (Mission—Matsqui—Abbotsford, PCC): Madame la Présidente, c'est un honneur de prendre la parole à la fin de cet incroyablement bon débat ayant eu lieu à la Chambre de la démocratie et du peuple : la Chambre des communes.

Travaux des subsides

Le gouvernement a présenté à la Chambre le projet de loi C-39. Il y a environ un an, nous avons voté sur le projet de loi C-5. Il y a un an, le premier ministre nous a promis que le projet de loi dont la Chambre était saisie contribuerait grandement à aplanir les obstacles, à attirer de nouveaux investissements et à stimuler l'économie canadienne comme jamais auparavant. Un an plus tard, nous ne sommes pas bien plus avancés. Franchement, les Canadiens s'attendaient à plus d'annonces, à des annonces plus importantes et à plus de réalisations de la part du Bureau des grands projets, qui a été mis sur pied par l'entremise de cette loi.

Ma grande inquiétude, et le point que je voudrais soulever aujourd'hui durant le peu de temps dont je dispose, c'est que ce à quoi nous assistons de la part du gouvernement, c'est une politique de solutions de rechange et de contournements. Pendant 10 ans, sous Justin Trudeau, il était mal vu que les libéraux parlent de construire des infrastructures énergétiques. S'ils le faisaient, ils étaient réprimandés. On ne leur permettait pas de parler des avantages pour le Canada. L'ancien député de North Vancouver, Jonathan Wilkinson, a déclaré qu'il n'y avait aucune justification économique à la mise en œuvre de projets énergétiques au Canada. Justin Trudeau, dans l'une de ses dernières interventions en tant que premier ministre, a déclaré qu'il n'était pas rentable pour nous de vendre notre pétrole et notre gaz, nos ressources, de manière responsable à nos alliés européens.

Je suis très heureux aujourd'hui que le premier ministre change de ton et qu'il commence à prendre des mesures positives pour le Canada en reconnaissant que nous devons utiliser nos ressources pour le bien et pour l'avenir du pays. C'est une bonne chose. Cependant, malheureusement, malgré les solutions de rechange et les mesures de contournement qu'il met en place, en raison de la pression politique exercée par l'extrême gauche au sein du Parti libéral, nous n'observons pas les véritables transformations dont nous avons besoin sur le plan réglementaire au Canada pour libérer tout le potentiel de l'économie canadienne.

Pourquoi est-ce que je le mentionne? Aux termes des projets de loi C-39 et C-5, une grande partie du pouvoir revient au gouverneur en conseil, au Cabinet du premier ministre. Ce pouvoir n'appartient ni aux petites entreprises ni aux investisseurs. Il appartient au premier ministre. Je ne veux pas d'une économie dirigée. Ce n'est pas une solution durable aux défis auxquels le Canada fait face aujourd'hui.

La seule façon pour le Canada de réussir à long terme consiste à faire table rase de l'héritage laissé par Justin Trudeau dans sa marche vers le socialisme et à donner aux entreprises canadiennes la certitude et les garanties dont elles ont besoin. Faire des affaires au Canada ne devrait pas reposer sur un cadre où certains projets suivent une voie, d'autres passent par le Bureau des grands projets et d'autres encore par le cabinet d'un ministre. Il nous faut un processus unique permettant à tout projet d'aller de l'avant, et non un système réservé aux projets choisis par le gouvernement du Canada. Une telle approche comporte des risques et n'est pas viable à long terme.

Affaires émanant des députés

Aujourd'hui, les conservateurs ont présenté une motion qui demande la suppression des taxes sur le diesel. L'un de mes meilleurs amis, Anthony Geertsma, m'a appelé l'autre jour. C'est l'une des personnes les plus intelligentes que je connaisse; il peut carrément tout réparer. C'est d'ailleurs ainsi qu'il gagne sa vie. Cependant, il m'a dit que, comme propriétaire d'entreprise, ses frais montent en flèche parce qu'il se déplace tous les jours entre Langley, Abbotsford et Chilliwack et que le prix du diesel a plus que doublé. Il se souvient de l'époque où il payait la moitié du prix d'aujourd'hui juste pour mener ses activités. La situation n'est pas viable.

Les conservateurs présentent cette motion parce qu'il faut revenir à l'essentiel. Nous devons donner aux propriétaires de petites entreprises qui sont déjà au Canada les moyens de prospérer grâce à des modifications fiscales. Il s'agit d'une petite étape qui s'inscrit dans un plus grand projet d'indépendance énergétique et de réforme à grande échelle qui aiderait les propriétaires de petites entreprises. Ce sont des changements que les Canadiens veulent voir et dont les effets se feront sentir à l'épicerie.

• (1725)

En guise de conclusion, nous ne pouvons pas nous contenter de miser sur les grands projets, les solutions de rechange et les mesures de contournement. Nous devons nous concentrer sur des réformes structurelles qui permettront de faire table rase des politiques socialistes de Justin Trudeau, qui ont tant fait reculer notre pays. Nous devons être responsables et travailler ensemble.

Nous, les conservateurs, demandons aux libéraux de mettre de côté leur esprit partisan et de travailler avec nous pour le bien de notre pays. Nous devons défendre les intérêts du Canada. Ils n'en font pas assez à cet égard, mais de ce côté-ci de la Chambre, nous allons défendre les intérêts du Canada. Nous le ferons parce que le bien-être de l'économie canadienne ne peut pas dépendre d'une seule personne.

Encore une fois, nous demandons aux libéraux de bien vouloir travailler avec les conservateurs et de défendre les intérêts du Canada. S'ils sont sérieux lorsqu'ils affirment que nous sommes au milieu d'une guerre économique avec les États-Unis et que nous devons assurer notre indépendance énergétique, je les invite à travailler avec nous. Il faut protéger notre souveraineté, et ce n'est pas ce que fait leur approche. Ils devraient écouter les idées formulées de ce côté-ci de la Chambre. Nous avons de bonnes idées qui amélioreront concrètement la vie des Canadiens.

Il est temps de mettre de côté la partisanerie. Il est temps de mettre fin aux querelles internes entre les libéraux bleus et les libéraux rouges et de défendre le Canada aux côtés du Parti conservateur du Canada.

Le vice-président adjoint (John Nater): Comme il est 17 h 30, conformément à l'ordre adopté le lundi 5 octobre, je dois interrompre les délibérations et mettre aux voix sur-le-champ toutes les motions relatives aux crédits.

Le vote porte sur la motion. Puis-je me dispenser d'en faire la lecture?

Des voix: Non.

[La présidence donne lecture de la motion.]

• (1730)

[Français]

Le vice-président adjoint (John Nater): Si un député participant en personne désire que la motion soit adoptée ou adoptée avec dissidence ou si un député d'un parti reconnu participant en personne désire demander un vote par appel nominal, je l'invite à se lever et à l'indiquer à la présidence.

Luc Berthold: Monsieur le Président, nous demandons un vote par appel nominal.

Le vice-président adjoint (John Nater): Conformément à l'article 45 du Règlement, le vote par appel nominal est reporté au mercredi 7 octobre, à la fin de la période prévue pour les questions orales.

AFFAIRES ÉMANANT DES DÉPUTÉS

[Français]

LA LOI SUR LE SYSTÈME DE JUSTICE PÉNALE POUR LES ADOLESCENTS

La Chambre passe à l'étude du projet de loi C-231, Loi modifiant la Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents, dont le comité a fait rapport avec des amendements.

Le vice-président adjoint (John Nater): Comme il n'y a aucune motion à l'étape du rapport, la Chambre procédera maintenant sans débat à la mise aux voix de la motion d'adoption à l'étape du rapport.

Luc Berthold (Mégantic—L'Érable—Lotbinière, PCC) propose que le projet de loi, tel que modifié, soit agréé à l'étape du rapport.

Le vice-président adjoint (John Nater): Si un député participant en personne désire que la motion soit adoptée ou adoptée avec dissidence ou si un député d'un parti reconnu participant en personne désire demander un vote par appel nominal, je l'invite à se lever et à l'indiquer à la présidence.

Une voix: Monsieur le Président, je demande que la motion soit adoptée.

(La motion est adoptée.)

Luc Berthold: propose que le projet de loi soit maintenant lu une troisième fois et adopté.

— Monsieur le Président, je remercie mes collègues.

C'est toujours avec émotion qu'on se lève à la Chambre pour présenter un projet de loi émanant des députés. En 11 ans, c'est le premier que j'ai l'occasion de présenter. C'est une occasion spéciale parce que nous sommes de nombreux députés et peu d'entre nous ont la chance de présenter leur projet de loi.

Cette chance m'a été donnée à une période assez spéciale de ma vie, où j'avais effectivement le goût de faire quelque chose. La vie m'a donné une raison de porter un projet de loi d'initiative parlementaire qui touche beaucoup de gens, particulièrement les jeunes. C'est pourquoi, l'année dernière, mon épouse, Caro, toute ma petite famille et moi nous sommes demandé comment nous pourrions utiliser cette occasion pour faire changer les choses.

Cette occasion s'est présentée à la suite de discussions avec les agents du service de la Bibliothèque du Parlement, qui nous ont offert un soutien incontestable depuis le début, ainsi qu'avec les légistes de la Chambre, pour mettre en place un projet de loi visant à aider les jeunes. C'est ainsi qu'est né le projet de loi pour les amis de David, le projet de loi C-231. Comme je l'ai dit plus tôt, je prends la parole en mon nom, mais aussi au nom de mon fils, David, qui nous a quittés, au nom de ma conjointe, Caro et de mes filles, Marie-Soleil et Justine, et de toute notre belle famille, qui m'appuie dans cette démarche. Je dirais même qu'ils m'accompagnent et qu'ils accompagnent l'ensemble des députés dans cette démarche.

Je rappelle que le projet de loi C-231 pour les amis de David vise essentiellement à aider les jeunes aux prises avec une dépendance aux drogues ou souffrant des conséquences liées à la santé mentale. Cet élément est un peu nouveau, et j'aurai l'occasion d'en parler tout à l'heure. En effet, le projet de loi a été modifié en comité, et nous venons d'en adopter une nouvelle version. J'y reviendrai un peu plus tard.

Le projet de loi C-231 prévoit que, lorsque des jeunes se retrouvent devant la justice pour des gestes commis en raison de leur dépendance, puisqu'il est question ici de mineurs, il faut redonner aux intervenants de la justice, qu'il s'agisse des policiers, des procureurs ou des juges, la possibilité de référer leur cas vers des centres de traitement plutôt que de les punir sur-le-champ comme dans toute autre situation. L'objectif est d'aider plutôt que de punir, à un moment où les gestes des adultes peuvent encore avoir une influence sur la vie de ces jeunes. C'est le but du projet de loi C-231.

D'ailleurs, je tiens à remercier tous mes collègues de la Chambre. C'est exactement ce qu'ont fait tous les députés, le 15 avril dernier: ils ont choisi d'essayer d'avoir une influence sur les jeunes pendant qu'il est encore temps d'intervenir, en votant à l'unanimité en faveur du projet de loi C-231. Au total, 327 députés ont voté pour son adoption. Personne ne s'y est opposé. Quant aux députés qui étaient absents, ils étaient « paires », comme on le dit dans le langage parlementaire, et ne pouvaient donc pas voter ce jour-là. Plusieurs d'entre eux m'ont toutefois fait part de leur appui par la suite. S'ils avaient pu se prononcer, ils auraient eux aussi voté en faveur du projet de loi.

Plusieurs personnes ont déjà eu l'occasion de le voir, mais ce n'est pas le cas de tout le monde. Pour que chacun comprenne concrètement ce que ce projet de loi va modifier, c'est le système de justice pénale pour les adolescents. Il comporte trois points principaux. Je pense qu'il vaut la peine de les lire ce soir afin de bien comprendre ce que nous cherchons à changer, comment nous pouvons davantage aider les jeunes et comment nous pouvons faire en sorte qu'ils se retrouvent devant un système qui leur permettra de se remettre sur la voie d'une vie meilleure, plutôt que de s'engager dans un parcours qui risque de ne les mener nulle part et de leur causer de nombreux problèmes tout au long de leur cheminement de vie.

Le projet de loi prévoit:

- b) de permettre, dans certains cas, au tribunal pour adolescents qui déclare un adolescent coupable d'une infraction de reporter la détermination de la peine pour permettre à l'adolescent de suivre un programme de traitement de la consommation problématique de substances ou tout autre programme de traitement;

On parle donc de drogues. Je vais y revenir un peu plus tard.

Il prévoit aussi ceci:

Affaires émanant des députés

- c) de permettre au tribunal pour adolescents d'assortir certaines ordonnances de la condition de suivre un programme de traitement de la consommation problématique de substances ou tout autre programme de traitement;

- d) de prévoir que le tribunal pour adolescents peut assortir l'ordonnance de mise en liberté sous condition de l'obligation, pour l'adolescent, de suivre un programme de traitement de la consommation problématique de substances ou tout autre programme de traitement.

• (1735)

Ça peut aller jusqu'à permettre au juge d'obliger un jeune à suivre un traitement. Comme on le sait, quand un jeune est dans cet environnement-là, il ne dira pas toujours oui à un programme de traitement. Ce que nous voulions surtout éviter, c'est que le jeune soit puni parce qu'il refuse le traitement. Le projet de loi dit précisément que le fait de refuser de participer à un traitement ne peut pas être retenu contre le jeune. Quelqu'un qui va contre son gré à un programme de traitement, ça ne donnera pas grand-chose. Cependant, ça permet quand même au juge de lui dire qu'il lui donne une chance d'y aller et que, s'il y va, il ne prononcera pas sa peine tout de suite. Si ça va bien et que le jeune réalise vers quoi il s'en va, il va peut-être réussir à s'en sortir d'une manière plus facile pour lui. Surtout, ça va lui permettre de commencer sa vie adulte d'une meilleure façon.

Les gens qui suivent mes présentations depuis le début vont voir que le projet de loi a changé un peu. D'ailleurs, je tiens à remercier le ministre de la Justice, les membres de son cabinet et le personnel du ministère de la Justice, qui ont suggéré des améliorations notables au projet de loi lors de l'étude en comité.

Ainsi, maintenant, les ordonnances ne vont pas se limiter uniquement au programme de traitement de la consommation problématique de substances, mais elles vont aussi pouvoir s'appliquer à toute autre forme de programme de traitement.

Je n'aurais jamais osé aller jusque-là quand j'ai déposé mon projet de loi. Je me disais que, si nous voulions avoir l'appui du plus de gens possible à la Chambre et si nous voulions être capables de changer réellement la vie des jeunes, nous devions aller très précisément sur l'objet, pour ne pas permettre à d'autres personnes de contester ou de dire que ça n'avait pas de bon sens d'aller là.

La Chambre a donné son appui de manière unanime. Quand j'ai vu les propositions du gouvernement, qui nous demandait pourquoi ne pas étendre ça à d'autres formes de traitement, par exemple pour des problèmes de santé mentale, j'ai trouvé que l'idée était excellente. Nous aurions même voulu que ce soit beaucoup plus large que ça. Cela dit, maintenant, ça va permettre à encore plus de jeunes d'avoir accès à cette chance unique de se faire aider plutôt que de se faire punir par la justice s'ils commettent une première infraction, s'ils ont une première condamnation pour usage problématique de substances ou usage de drogue.

C'est une excellente nouvelle pour les jeunes qui vivent avec un mal-être, dont ils ne connaissent peut-être pas la cause ou dont ils ne sont peut-être même pas conscients, mais que les gens autour d'eux auront vu, que les juges, les procureurs ou les policiers auront vu. Ceux-ci vont leur permettre d'en prendre connaissance et peut-être les aider à s'en sortir sans qu'ils aient à passer par tout le côté sombre que ces problèmes peuvent créer.

En élargissant la portée du projet de loi C-231, comme on l'a fait en comité, grâce à l'appui de tous les membres, il n'y a aucun jeune qui va être laissé de côté. Je pense qu'il s'agit là d'une excellente nouvelle. On va pouvoir aider encore plus de gens.

Affaires émanant des députés

Dans quelques instants, je vais parler du Comité permanent de la justice et des droits de la personne, mais, avant, je voudrais remercier chaque membre de ce comité d'avoir appuyé unanimement le projet de loi pour les amis de David ainsi que tous les amendements qui y ont été proposés.

Au Comité, ça a été assez émotif. Nous avons entendu des témoignages des gens du cabinet, mais nous avons aussi entendu des témoignages de gens de ma famille. J'ai appris des choses de la part de certains membres de ma famille; il y a des choses dont nous n'avions pas vraiment parlé ensemble avant. C'était quand même assez touchant. Quand on est devant une foule, qu'on parle des affaires personnelles et qu'on apprend des choses de sa fille, par exemple, c'est un moment spécial. J'ai appris des choses de mes collègues aussi. Certains collègues ont fait des témoignages qui m'ont vraiment touché. Je vais faire part de quelques-uns d'entre eux.

Mon épouse nous a rappelé que nous devons continuer à être toujours unis pour aider les jeunes canadiens. Elle a dit, devant le Comité, une phrase qui m'a beaucoup marqué: « Les conséquences de l'inaction sont graves, profondes et irréversibles. Pour notre famille, ces conséquences ont une histoire, un visage et un nom: David. » C'est pour ça qu'on l'appelle le projet de loi pour les amis de David.

Ma fille Justine m'a surpris. Elle a fait beaucoup de déclarations, mais il y en a une que je voulais lire ce soir pour démontrer à quel point il est important pour nous d'agir vite. Elle a dit: « Plus on attend, plus la dépendance s'installe, et plus elle s'installe, plus il devient difficile d'en sortir. »

● (1740)

Ça paraît simple, dit comme ça. Ça paraît logique, dit comme ça. Or quand c'est notre fille qui dit ça, elle qui a vécu avec nous et qui a vécu ces moments-là avec David pendant longtemps, qui a été à la fois témoin et même parfois victime des conséquences de ses décisions, ça me dit que nous sommes dans la bonne direction. Ce que nous voulons faire, justement, c'est agir plus vite. Ce que nous voulons faire, c'est permettre aux jeunes d'essayer de ne pas passer par là, à condition bien sûr qu'ils le réalisent. C'est ce que le projet de loi vise à faire: permettre aux jeunes de le réaliser.

Angy Riendeau est une criminologue qui est venue témoigner, à ma demande, et qui nous a donné l'heure juste. Nous sommes habitués en comité parlementaire à recevoir des témoins qui vont venir dire la même affaire que nous, mais Angy, elle, est venue nous dire la vérité. Je vais la citer pour ne pas me tromper dans les mots. Elle nous a donné l'heure juste en rappelant que la modification législative ne pourra pas produire ses effets si les ressources ne sont pas disponibles. Elle a dit:

On aura beau ajouter à une loi toutes les dispositions qu'on voudra, si les ressources ne suivent pas, si les évaluations spécialisées ne sont pas accessibles, si les familles restent seules pendant des mois et si les acteurs du milieu ne se sentent pas soutenus pour intervenir rapidement, notre mission aujourd'hui ne sera pas atteinte.

Elle insistait même, pour les parents, sur l'importance d'agir dès le premier signal, car, « dès le premier signal d'alarme, un jeune peut réellement avoir accès à une évaluation spécialisée, à des ressources concrètes et à des adultes capables de l'accompagner avant que la situation ne se détériore ». Quand on a des signaux, il y a des gens qui sont là pour aider les jeunes, si les ressources sont disponibles. Enfin, Angy Riendeau, que je remercie de sa participation, a résumé ce qui peut véritablement changer la trajectoire d'un jeune: « Au-delà des lois, ce sont souvent la rapidité de l'intervention, la

qualité du lien humain et l'accès réel aux services qui changent une trajectoire. »

Elle a été policière et a décidé de passer sa vie à aider les jeunes maintenant. Je la remercie beaucoup d'être venue nous dire ça parce que, effectivement, du haut du Parlement, ici, nous pensons que nous sommes bons et que nous avons des solutions à tout, mais, si les ressources, par la suite, ne suivent pas sur le terrain, ce que nous allons faire ici ne changera absolument rien dans la vie des jeunes. C'est donc quelque chose que nous voulons continuer à faire, mon épouse et moi ainsi que tous ceux et celles qui voudront nous aider dans cette démarche.

Mon collègue de Rivière-du-Nord, du Bloc québécois, a dit: « Je ne vais pas parler pour tout le monde autour de la table, mais je pense que nous sommes à peu près tous d'accord sur le projet de loi de notre collègue [...] » Il a continué en disant:

Comme parent, je me suis toujours posé les questions suivantes au sujet de mes enfants: si je suis trop sévère, vont-ils fuir, et, si je ne le suis pas assez, vont-ils devenir délinquants? C'est vrai que nous ne le savons pas. Personne n'a de boule de cristal. Moi aussi [...] j'aurais aimé avoir quelqu'un comme Mme Riendeau avec moi.

Ça témoigne de la difficulté pour les parents, des fois, de saisir ce qui se passe avec leurs jeunes, et Rhéal nous l'a démontré. Je suis désolé, je voulais plutôt dire: le député de Rivière-du-Nord. Je remercie mon collègue parce que c'est effectivement une réalité comme parent, et nous sommes passés par là souvent.

Il y a eu des histoires personnelles touchantes également, comme celle d'un député conservateur que je ne nommerai pas parce que je ne lui ai pas demandé et parce que je ne veux pas nécessairement raconter son histoire, mais qui a lui-même failli perdre la vie par suicide il y a 16 ans et qui a connu des personnes qui ont lutté contre des dépendances. « Certaines ont surmonté ces épreuves et d'autres non », a-t-il dit en comité, en ajoutant: « Je crois que votre travail sur ce projet de loi et votre volonté de parler de la tragédie que vous avez vécue en tant que famille sauveront des vies. [...] La justice et la compassion sont toutes les deux essentielles à nos efforts et au travail que nous faisons. »

Que cette personne ait eu le courage de venir nous dire ça dans un comité et que ce soit un de mes collègues, eh bien, ça a été touchant, et c'est effectivement le message que nous voulons passer. Mes collègues du Parti libéral ont aussi souligné à quel point il est important d'agir pour aider les jeunes.

Depuis que ma conjointe Caro et moi avons décidé de parler publiquement de nos vies personnelles, en présentant le projet de loi pour les amis de David, nous avons réalisé à quel point nous n'étions pas seuls à traverser des drames comme ceux-là et nous avons réalisé à quel point il y a des familles qui traversent des drames comme ceux-là. C'est exactement pour ça que c'est le temps d'agir. J'invite les gens à aller voir les nombreux commentaires qui ont été publiés sur les réseaux sociaux à la suite du premier dépôt du projet de loi.

● (1745)

Il y a des gens qui se sont ouverts le cœur, il y a des gens qui ont livré des témoignages touchants. Si nous avons permis à ces gens de s'exprimer et, peut-être, à ces jeunes de vivre une chose différente parce que nous avons osé en parler et que les députés ont osé appuyer mon projet de loi, le projet de loi des amis de David, je pense que nous aurons accompli quelque chose de bien.

[Traduction]

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai déjà indiqué au député d'en face, je le félicite et je lui rends un immense hommage pour avoir eu le courage d'évoquer sa situation familiale personnelle. Il faut beaucoup de courage pour agir ainsi. Je pense que c'est, très franchement, un bel hommage à rendre à David que de reconnaître que toutes les vies comptent.

Je voudrais revenir sur la question du principe, car je pense qu'elle revêt ici une importance capitale. De tels événements peuvent arriver à tout le monde. Des jeunes peuvent aller trop loin, et cela peut avoir des conséquences très graves. Voilà pourquoi il est important que nous, les législateurs, en tenions compte lorsque nous discutons du Code criminel ou des mesures budgétaires.

Le député pourrait-il nous faire part de son avis à ce sujet?

• (1750)

Luc Berthold: Monsieur le Président, je vais essayer de répondre à cette question en anglais. Ce projet de loi pourrait changer la vie de nombreux enfants et jeunes de notre pays. Je pars du principe que nous sommes tous ici pour améliorer la vie de chaque Canadien. Nous ne sommes pas toujours d'accord quant à la manière d'y parvenir, mais dans ce dossier précis, je suis vraiment fier que tout le monde reconnaisse que nous avons un rôle à jouer. Nous pouvons apporter notre aide en modifiant simplement quelques mots dans le programme législatif ou dans les projets de loi. Oui, je pense que nous agissons par principe pour aider les gens si nous mettons de côté la partisanerie et que nous faisons quelque chose de vraiment positif pour nos jeunes.

[Français]

Rhéal Éloi Fortin (Rivière-du-Nord, BQ): Monsieur le Président, ce projet de loi et l'histoire et le contexte qui l'entourent sont émouvants. C'est quelque chose de particulier. Mon collègue a raison de le mentionner. Ça n'arrive pas souvent à la Chambre que nous puissions être tous d'accord. Ça arrive, mais pas assez souvent à mon goût, que nous puissions être tous d'accord pour faire les choses qui doivent être faites pour le bien de l'ensemble de la communauté.

Je vais évidemment prendre la parole tantôt. Malheureusement, ce sera probablement pour répéter ce que j'ai déjà dit. Pour le moment, voici la question que je veux adresser à mon collègue. À son avis, est-ce quelque chose qui peut se reproduire, dans les prochaines semaines à tout le moins, que nous puissions tous ensemble mettre de côté des considérations parfois un peu trop partisans et faire ensemble ce qu'il y a de mieux pour toutes nos communautés partout au Québec et partout au Canada?

Luc Berthold: Monsieur le Président, tout d'abord, je veux remercier mon collègue de sa participation au comité. Ensuite, je veux lui dire que, le plus vite nous allons agir, le plus vite nous allons être capables de changer les choses pour de vrai.

Toutefois, ça va déjà bien, parce que tous les députés à la Chambre sont d'accord pour que nous adoptions rapidement le projet de loi. Tous les députés à la Chambre sont d'accord sur le principe. Il doit maintenant aller dans l'autre Chambre. J'espère que nos amis de l'autre Chambre vont aller aussi vite que nous le faisons. J'aimerais que nous soyons unanimes et que nous ayons une approche *Kumbaya* pour tous les projets de loi. Malheureusement, ce n'est pas possible.

Affaires émanant des députés

Il y a certains cas où nous sommes capables de faire les choses justes tous ensemble, et je pense que cet exemple le démontre bien. Je suis content que nous puissions le faire pour les amis de David.

[Traduction]

Kelly DeRidder (Kitchener-Centre, PCC): Monsieur le Président, il semble y avoir un consensus. Tout le monde est d'accord pour que ce projet de loi franchisse la dernière étape, ce qui est remarquable.

J'aimerais simplement laisser un instant à mon collègue pour qu'il dise quelques mots à propos de David, afin que cela figure à jamais dans le hansard.

Luc Berthold: De combien de temps est-ce que je dispose, monsieur le Président?

Je viens de lire quelques commentaires sur les réseaux sociaux. Tout le monde dit que David était très poli. C'était un bon employé. Il était respectueux envers tout le monde. C'était lui qui prenait toujours le temps de nous prendre dans ses bras, sa mère et moi. Il veillait toujours sur ses sœurs. C'était un homme plutôt remarquable. Il avait un bel avenir devant lui jusqu'à ce qu'il rencontre ce mauvais ami. Celui-ci l'a tout simplement transformé, pas dans son for intérieur, car David a toujours été une personne polie, respectueuse et affectueuse, mais il ne pensait qu'à la drogue, et c'est ce qui l'a changé.

Je tiens à ce que la Chambre sache que, quelques années auparavant, nous avons déjà parlé de ce sujet. Il a connu une période formidable. Il avait deux enfants. Nous discutons de la manière dont nous pourrions aider d'autres personnes confrontées à ce problème. Nous étions censés le faire ensemble. Nous devions prononcer ensemble quelques discours et interventions pour aider d'autres enfants, dès leur plus jeune âge, à ne pas emprunter cette voie. Je le ferai seul, ou plutôt pas vraiment seul, mais avec ma femme et mes filles, en sa mémoire et pour aider d'autres personnes à ne pas consommer ces substances qui peuvent détruire la vie de beaucoup de gens.

• (1755)

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à dire à mon ami qu'il a été une véritable source d'inspiration par la manière dont il a mené ce débat, non seulement aujourd'hui, mais aussi lors de la deuxième lecture. Il s'est montré particulièrement respectueux et a su refléter fidèlement ce qui s'est passé, ainsi que les motivations qui sous-tendent cette initiative. Il est tout à fait approprié de le partager avec son épouse, compte tenu de l'impact que cela a sur la cellule familiale. On peut éprouver beaucoup de compassion à cet égard, mais c'est une autre chose que de faire preuve d'empathie lorsqu'on vit cette situation soi-même. Je le félicite, comme je l'ai indiqué dans ma question, d'avoir eu le courage d'en parler de manière aussi publique. C'est un magnifique hommage à David, qui a mené une vie merveilleuse. Je tenais à le dire d'emblée à mon ami.

Affaires émanant des députés

Je parle du principe du projet de loi parce que je pense que la grande majorité des gens éprouvent beaucoup de sympathie lorsqu'il est question des jeunes. Nous reconnaissons tous qu'être jeune aujourd'hui a son lot de difficultés. La société dans laquelle nous vivons aujourd'hui, celle de la dernière décennie, est très différente de celle que j'ai connue en grandissant, que ce soit l'accès plus facile aux drogues, les problèmes de dépendance ou encore Internet et son impact sur les gens et la vie sociale. Il y a beaucoup de mauvaises influences dans la société; il y en a toujours eu, mais pensons à la facilité avec laquelle elles nous atteignent maintenant. Ce n'est pas une question partisane. Nous avons besoin d'initiatives comme celle-ci pour conscientiser les parlementaires, tant à l'échelon fédéral qu'à l'échelon provincial.

Un des intervenants a évoqué la question des ressources. On peut adopter de merveilleuses lois, mais, si on ne dispose pas des ressources et de la volonté nécessaires à différents niveaux, on sera loin d'atteindre le succès auquel on pourrait prétendre. Je me tourne vers les provinces, par exemple, car bon nombre de tribunaux sont provinciaux. Le rôle joué par les agents de la paix est absolument essentiel. Il y a aussi les collectivités et les intervenants. Souvent, bon nombre de ces intervenants mettent en place des programmes de proximité visant à rester en contact avec les personnes confrontées à un large éventail de problèmes de dépendance. C'est une réalité très concrète. Je pense que le projet de loi sera adopté, espérons-le très rapidement par le Sénat, car il est bon que le Parlement du Canada, dans ses deux chambres, envoie ce message très fort dans un délai relativement court, à travers un témoignage personnel fort et percutant et une prise de position claire sur une question qui peut avoir des répercussions positives non pas pour des centaines, mais pour des milliers de jeunes.

Si nous menions une enquête auprès de l'ensemble des parents, nous constaterions que chacun d'entre eux réfléchit à l'éducation de son enfant et à la voie qu'il va emprunter. Nous espérons tous qu'ils prendront les bonnes décisions. Malheureusement, il arrive bien souvent que ce soient des personnes extérieures, impliquées dans un certain milieu, qui poussent quelqu'un à s'engager sur la mauvaise voie ou qui l'entraînent trop loin, comme l'a évoqué la fille du député. Plus on s'enfonce, plus le défi est difficile à relever.

Mon expérience tient à deux choses. La première, c'est que je suis un père et que je me sens interpellé. L'autre vient d'un rôle que j'ai joué lorsque j'étais député provincial au Manitoba. Il y a beaucoup de sentiments négatifs à l'égard des jeunes qui ont fait de mauvais choix.

● (1800)

J'ai donc commencé à participer à un comité de justice pour la jeunesse. Un adolescent qui avait commis une erreur pouvait se présenter devant un groupe quasi judiciaire, un comité de justice, où on l'écoutait en vue de lui trouver un moyen de se racheter. S'il respectait ce qui lui avait été demandé, alors il n'avait pas à se retrouver devant un tribunal et il n'aurait donc aucun casier judiciaire, alors s'il voulait aller, disons, aux États-Unis, il pourrait le faire. C'était une possibilité de se reprendre en main.

Je trouve que ça rejoint de diverses façons ce que le député propose dans le projet de loi C-231. Je repense aux années où j'ai siégé à ce comité de justice et je sais que les gens sont généralement favorables à ce que le système tienne compte du fait que, parfois, il faut avoir le pouvoir discrétionnaire de faire le bien en donnant une chance à quelqu'un. Selon moi, avec les tribunaux pour adolescents, peu importe la forme qu'ils prennent, le fait que le Parlement

prenne une telle initiative enverra un message très puissant. Espérons que les assemblées législatives provinciales se pencheront sur ce qui se passe. Je soupçonne que les députés là-bas s'intéresseront à la question. Ma fille est députée provinciale. Je vais lui parler de ce dont nous discutons ce soir. Je soupçonne que les autres députés provinciaux se sentiront interpellés.

En ce qui concerne l'amendement proposé qui tient compte des problèmes de santé mentale, il est clair que nous devons offrir un meilleur soutien en matière de santé mentale et de mieux-être. Il faut investir davantage dans les services, mais aussi obtenir de meilleurs résultats dans la lutte contre les dépendances. Les conséquences touchent les individus, bien sûr, mais aussi leurs familles et l'ensemble de la communauté. Il y a aussi un coût économique important. À mon avis, tout cela montre très clairement que les gouvernements et les intervenants doivent faire mieux. Lorsque le système de justice nous offre une occasion d'agir, comme c'est le cas ici, nous devons la saisir. J'espère que les juges, les procureurs et même les avocats de la défense retiendront le fort appui qu'a recueilli le député d'en face.

Comme le député l'a souligné, aucun député ne s'est opposé à ce projet de loi. Plus de 300 députés ont voté pour. Certains de ceux qui avaient voté contre ont fait part de leurs préoccupations au député d'en face, puis le texte a été renvoyé au comité. Grâce à l'appui obtenu et au travail de collaboration effectué avec le ministère, le projet de loi a été amélioré, notamment par l'ajout de dispositions sur la santé mentale.

D'abord et avant tout, je remercie le député, son épouse et sa fille de contribuer à améliorer nos collectivités en présentant ce projet de loi. Je tiens également à remercier tous ceux qui ont contribué à ce que nous en arrivions là. J'ai hâte que ce projet de loi reçoive la sanction royale. J'espère que ce sera avant Noël.

● (1805)

[Français]

Rhéal Éloi Fortin (Rivière-du-Nord, BQ): Monsieur le Président, je vais probablement répéter des choses que j'ai dites le printemps dernier. C'est la réalité de notre vie législative que de reprendre le même projet de loi, de le travailler et de l'approuver à nouveau.

C'est un projet de loi sur lequel je suis déjà intervenu en comité, comme mon collègue le disait tantôt, mais également à la Chambre en deuxième lecture. Maintenant, ce sera en troisième lecture. J'ai hâte que nous l'adoptions. Je pense que nous tous qu'il soit adopté rapidement, mais David mérite que nous l'adoptions rapidement.

Les problèmes de toxicomanie ne sont pas des problèmes juridiques. Ce sont des problèmes médicaux, particulièrement, quand on parle de nos adolescents. C'est certain que ce n'est pas le *fun*, les problèmes de drogue. Nous ne souhaitons à personne d'être aux prises avec des problèmes de cette nature, pas plus à des collègues du même âge ou de la même génération qu'à nos parents ou à nos enfants. La consommation de drogue est une mauvaise chose. Le trafic de drogue doit être enrayé.

On doit lutter contre ça de toutes les façons possibles. On le fait. On cherche toujours à concilier les mesures plus contraignantes avec les mesures de prévention et de correction ou de réhabilitation des comportements. Ce n'est pas toujours facile. On a souvent de bonnes argumentations, de bons débats entre collègues des différents partis sur ces questions.

Affaires émanant des députés

Quand il est question de nos adolescents, je suis heureux de voir que nous logeons tous à la même enseigne, même des collègues d'autres partis qui, la plupart du temps, vont faire une lutte, à l'égard de notre point de vue. Comme on le sait, au Bloc québécois, c'est un peu dans notre ADN, cette question de la réhabilitation. Nous sommes peut-être ou probablement un peu trop naïfs. Peut-être que nous aurions avantage à l'être moins. Ça dépend du point de vue, mais nous croyons en la réhabilitation.

La société que nous souhaitons construire, celle dans laquelle nous souhaitons vivre et que nous souhaitons que nos enfants vivent, nous voulons qu'elle soit une société bienveillante. Nous voulons que ce soit une société non seulement dans laquelle nous allons être heureux de vivre, mais qui va pouvoir nous prendre avec nos travers, nos erreurs, nos torts, nos défauts, nous aider à revenir dans le droit chemin, nous aider à voir la lumière, nous aider à mieux comprendre ce qui est mieux pour nous et pour le reste de la société. Cette façon de voir et cette façon de faire, c'est quelque chose que nous avons adopté au Bloc québécois depuis longtemps, voire depuis la création du Bloc québécois et possiblement bien avant. Je ne peux pas parler pour les collègues d'autres Parlements, mais je serai étonné que ce soit différent du côté de Québec. Je pense que nous avons tous historiquement, au Québec, souhaiter procéder par réhabilitation plutôt que par pénalisation.

Il en faut des pénalités. Je ne suis pas en train de dire qu'il n'en faut pas. Il faut sévir. Il faut être juste, équitable, mais rigoureux dans la façon dont nous agissons à l'égard de nos adolescents particulièrement. Ils ont besoin de limites. Ils ont besoin de balises pour savoir où est le bien, où est le mal. Souvent, même des fois comme parents, nous sommes étonnés de constater l'incidence ou l'influence que nous pouvons avoir sur eux parce qu'ils ne nous le montrent pas et qu'ils ne nous le diront pas. Cependant, à long terme, nous finissons par nous dire qu'ils ont appris quelque chose de ce que nous avons pu leur dire par le passé et ça, c'est chouette.

Oui, nous croyons aux interventions qui peuvent être de nature pénale, mais nous croyons surtout qu'il faut chercher à réhabiliter. Il faut chercher à faire comprendre aux personnes autour de nous qui ont dévié de la ligne — je n'aime pas dire la ligne droite, parce que je suis le premier à bien aimer contourner la ligne droite de temps en temps — ou plutôt qui ont contourné les règles de société qu'on s'est données et qui ont essayé de faire les choses différemment. Il faut les aider à y voir clair là-dedans.

La toxicomanie est donc un problème grave auquel nous devons nous attaquer, mais, quand il s'agit de nos adolescents particulièrement, il faut viser la réhabilitation, la guérison. Il faut vraiment le concevoir comme un problème de dépendance, un problème de santé, plutôt que comme un problème de nature criminelle.

• (1810)

J'écoutais mon collègue du côté du gouvernement tantôt et j'étais d'accord avec lui. J'étais même heureux de l'entendre nous dire la chose suivante. Je vais le citer mot à mot, parce que je l'avais écrit.

[Traduction]

Selon ce que j'ai noté, il a parlé de « donner une chance à quelqu'un ».

[Français]

Toutefois, je dirais qu'il faudrait plutôt dire:

[Traduction]

« donner une chance à la société », car ça ne se limite pas à une seule personne.

[Français]

Ces jeunes qui ont dévié de la ligne tracée, qui ont consommé de la drogue, qui ont eu des problèmes de dépendance, qui ont de la difficulté à s'en sortir, ce sont possiblement, sinon probablement, dans d'autres circonstances, des actifs précieux pour notre société. Notre société a besoin d'eux. On aurait besoin aujourd'hui de David. Il aurait pu devenir un travailleur social incroyable, peut-être un avocat ou un député au Parlement; qui sait? Il aurait pu apporter une contribution à notre société. On aurait besoin de David et d'autres jeunes qui sont dans la même situation.

Quand on donne un répit à quelqu'un, c'est à la société tout entière qu'on donne un répit. On permet à la société de profiter de l'apport important que ces jeunes-là peuvent donner. Ça, pour moi, c'est quelque chose d'important. Ça fait partie de notre devoir de parlementaires de réussir à corriger ce qui doit l'être, mais de la bonne façon, en investissant dans notre avenir.

Tantôt, j'ai posé une question à mon collègue de Mégantic—L'Érable—Lotbinière. Je lui demandais s'il était possible, si nous pouvions imaginer que l'ensemble des députés à la Chambre, peu importe leur parti, puissent aussi s'entendre, dans d'autres circonstances, sur des projets de loi qui ont du sens. Ces projets de loi ne seraient peut-être pas parfaits, et nous souhaiterions peut-être y apporter certaines modifications, mais nous pourrions tout de même nous entendre pour les adopter rapidement. Je ne parle pas ici de les adopter rapidement en disant que c'est dans l'intérêt national et qu'ils entreraient en vigueur dès la semaine suivante. Ça, c'est autre chose; nous en reparlerons une autre fois. Je parle plutôt de nous entendre pour les adopter de façon raisonnable.

Il y a trop de projets de loi, à mon avis, qu'on reporte de législature en législature. C'est contre-productif. L'argent, le temps, les efforts qui sont inutilement investis dans des projets de loi pour lesquels on n'aboutit pas, c'est incroyable et je dirais incalculable. Je n'ai même pas essayé de calculer. Ça me déçoit, ça me désole tout le temps.

Pour ce qui est de la loi de David que nous étudions aujourd'hui, ça me rassure quant à l'humanité de mes collègues à la Chambre et ça me fait plaisir. Je le réitère, pas seulement à notre collègue de Mégantic—L'Érable—Lotbinière, mais à l'ensemble de nos collègues à la Chambre: quand un projet de loi a du sens, même s'il n'est pas parfait, pouvons-nous faire un effort et discuter avant les comités et les votes afin de trouver des voies de passage? Pouvons-nous faire en sorte que, lorsqu'un projet de loi est déposé, il soit adopté, peut-être pas dans le mois qui suit, mais, à tout le moins, à l'intérieur de l'année qui suit? C'est le souhait que je fais, probablement encore une fois un peu naïf, mais on me permettra de l'être de temps en temps. J'aimerais que nous puissions adopter ce genre de projet de loi rapidement.

Je terminerai peut-être en rappelant ce que j'ai dit plus tôt au sujet de la loi de David. Je vais dire ce que je retiens de tout ça et des quelques années de vie que j'ai derrière moi jusqu'à maintenant. Je ne suis pas vieux. Je dis souvent qu'on n'est pas vieux tant qu'on n'est pas rendu à trois chiffres. Même si je ne suis pas vieux, j'ai quand même un peu d'expérience. Je dirais que nos jeunes ont besoin d'amour, non pas de barreaux.

Affaires émanant des députés

● (1815)

[Traduction]

Kelly DeRidder (Kitchener-Centre, PCC): Monsieur le Président, je tiens d'abord à demander à tous les députés de penser à un adolescent dans leur vie. Il peut s'agir de leur fils, de leur fille, d'un petit-enfant, d'une nièce, d'un neveu ou même d'un voisin. Imaginons que cet adolescent traverse une période difficile et qu'il se retrouve aux prises avec des problèmes de toxicomanie, ce qui se produit tous les jours, partout. Imaginons maintenant que cette période difficile l'amène à commettre une erreur de parcours. Il commet un délit mineur ou prend une mauvaise décision qui entraîne des démêlés avec le système de justice.

Qu'est-ce que les députés veulent qu'il arrive à l'adolescent à ce moment-là? Veulent-ils qu'il soit enfermé dans une cellule, entouré d'individus qui vont l'influencer et où il risque de continuer à nourrir sa dépendance, ou bien veulent-ils qu'il se rétablisse en recevant du counseling et de l'aide pour se reprendre en main? Je pense que la plupart d'entre nous choisiraient les soins. Nous choisirions de donner à ce jeune une deuxième chance pour revenir sur la bonne voie. C'est ce qui nous amène aujourd'hui au projet de loi C-231.

Le projet de loi C-231 vise à mettre à jour les lois en matière de justice pour les jeunes afin de mettre l'accent sur la santé, le rétablissement et la guérison. Le premier grand changement qu'il apporterait serait de créer une voie vers le rétablissement pour un jeune qui a enfreint la loi, au lieu de l'envoyer directement en prison. Il lui donnerait une deuxième chance de se désintoxiquer, de se rétablir et de rebâtir sa vie avant qu'il ne bascule pour de bon dans une vie de dépendance.

Je pense que nous pouvons tous comprendre cette deuxième chance. Aucun d'entre nous ne voudrait que sa pire décision à 17 ans lui dicte le reste de sa vie. Nous comprenons qu'un jeune peut changer, car nous l'avons vu. Nous avons vu des jeunes obtenir leur diplôme, obtenir un emploi, renouer avec leur famille et devenir des modèles dans leur milieu. La question est de savoir si notre système de justice leur aidera à y parvenir ou s'il rendra leur parcours encore plus difficile.

Nous savons tous que le rétablissement n'est pas une ligne droite. C'est une montagne à escalader. Parfois, on trébuche, et ce n'est pas grave, pourvu qu'on se rétablisse. Ce projet de loi ferait en sorte que, si un jeune échoue à sa première tentative, le juge ne puisse pas le renvoyer en prison parce qu'il n'a pas réussi son traitement. Pourquoi est-ce important? C'est parce qu'on ne veut pas que la peur nuise au rétablissement. Si un adolescent pense que le fait d'admettre qu'il a commis une erreur le mènera en prison, il va probablement cacher ses difficultés, mentir à son entourage ou même s'enfuir. En supprimant la menace d'une peine d'emprisonnement, nous lui donnerions un environnement sûr où il pourrait continuer d'essayer jusqu'à ce que son rétablissement se concrétise.

Pour comprendre pourquoi ce changement est nécessaire, il faut examiner le fonctionnement actuel de notre système. Pendant longtemps, notre système a privilégié l'approche du marteau. Lorsqu'une personne enfreint une règle, le marteau s'abat. Cependant, on ne vient pas à bout d'une dépendance à coups de marteau. La punition ne permet pas à une personne de s'affranchir de ses traumatismes ni de sa toxicomanie.

Lorsque nous emprisonnons un jeune toxicomane ou alcoolique, deux choses se produisent habituellement. D'abord, il n'aura pas accès aux traitements et aux soins dont il a besoin pour vaincre sa dé-

pendance. Ensuite, il est isolé de sa famille. Nous le retirons de son école ou de son programme d'apprentissage, et nous l'exposons à des comportements criminels plus graves. Lorsqu'il est finalement remis en liberté, sa toxicomanie est toujours présente. Il est souvent devenu un jeune adulte, mais il a perdu son réseau de soutien, ou celui-ci s'est effrité, et les possibilités qui s'offrent à lui sont limitées.

La création d'un cercle vicieux où les gens récidivent sans cesse ne rend pas nos collectivités plus sûres. À mon avis, en ce qui concerne la toxicomanie, nous ne devons pas nous contenter de punir. Nous devons commencer à penser aux résultats et, au bout du compte, l'objectif de notre système de justice ne devrait pas être simplement de punir quelqu'un, mais de créer un moyen de briser le cercle vicieux et de bâtir une vie différente.

Nous devons nous demander à quoi ressemble une véritable collectivité sûre. Le quartier est-il plus sûr quand un jeune est enfermé pendant six mois, puis revient plus en colère, plus déconnecté et toujours dépendant, ou est-il plus sûr quand ce même adolescent est guidé par la guérison et l'éducation et peut se bâtir une vie stable et devenir un voisin heureux, guéri et productif?

Le projet de loi C-231 interviendrait dans ce cycle et le briserait dès le début. Il reconnaît que le cerveau des adolescents est encore en plein développement. Les adolescents sont toujours en train de développer leurs compétences décisionnelles. Ils sont naturellement enclins à commettre des erreurs, à tester les limites et à se retrouver parfois dans de mauvaises situations, mais leur cerveau est remarquablement adaptable. À cet âge, avec la bonne structure, le bon plan de réadaptation et de bons conseils, un jeune peut se reprendre sa vie en main avant d'atteindre l'âge adulte.

● (1820)

C'est pourquoi il est si important d'intervenir rapidement. Plus vite on parvient à mettre fin à une dépendance, plus vite on peut aider les jeunes à retourner dans leur famille, à reprendre leurs études et à renouer avec leur collectivité. Il ne s'agit pas de laisser les gens s'en tirer à bon compte ou de ne pas demander qu'ils rendent des comptes. Pour guérir, il faut faire beaucoup de travail. Il faut faire des efforts jour après jour, assumer la responsabilité de son passé et travailler très fort sur sa santé mentale pour guérir et se libérer complètement de sa dépendance. C'est ça, la véritable reddition de comptes. On doit déployer beaucoup plus d'efforts et obtenir de bien meilleurs résultats que si on reste simplement en prison.

Réfléchissons à ce que cela implique pour les familles. Lorsqu'un jeune sombre dans la dépendance, il ne s'agit pas seulement d'une crise personnelle. Cela touche toute sa famille. Les parents passent des nuits blanches à s'inquiéter pour leur enfant, à se demander s'il rentrera à la maison et s'il est encore en vie. Ils cherchent des places en centre de traitement, essaient de s'y retrouver dans des systèmes de santé complexes et coûteux, et tentent désespérément d'assurer la sécurité de leur enfant. Lorsque des problèmes judiciaires surviennent, de nombreux parents se sentent isolés, comme s'ils se trouvaient dans une impasse. Ils craignent que le tribunal ne leur retire la garde de leur enfant et ne l'enferme, laissant ainsi le problème sous-jacent sans solution.

Le projet de loi C-231 offre de l'espoir aux familles. Il transformerait ce sentiment d'être dans une impasse en une voie d'accès vers de l'aide. Il permettrait à chacun de travailler ensemble pour remettre nos jeunes sur la bonne voie. Il dit aux parents que leur enfant a commis une erreur, mais que nous allons nous concentrer sur son rétablissement afin qu'il puisse se reconstruire un avenir. Cet avenir compte.

Si nous aidons ne serait-ce qu'un seul jeune à se rétablir, nous aidons non seulement cette personne, mais aussi ses parents, ses frères et sœurs, ses camarades de classe, ses futurs collègues, et même les communautés dont il fera un jour partie. Chaque jeune que nous aidons à se remettre sur pied est une personne de plus qui a la possibilité de contribuer à la société au lieu d'être piégée dans un cercle vicieux de dépendance et de démêlés avec la justice.

J'aimerais conclure avec une réflexion toute simple. On ne devrait pas juger une société en fonction de la sévérité avec laquelle elle punit ses jeunes lorsqu'ils échouent, mais en fonction de l'efficacité avec laquelle elle les aide à se relever. Le projet de loi C-231 est une mesure pragmatique et empreinte de compassion, qui constitue une mise à jour nécessaire de notre système de justice pour mineurs. Grâce à lui, nous choisirions la réadaptation et, surtout, nous offririons aux jeunes qui se sont égarés en chemin une voie réaliste vers le rétablissement.

Nous souhaitons tous que les collectivités soient plus sûres. Nous souhaitons tous que nos jeunes grandissent en bonne santé, qu'ils aient accès à l'éducation et qu'ils se construisent une vie épanouissante. Le projet de loi C-231 nous permettrait de concrétiser cet objectif. Au nom de David, en sa mémoire et en son honneur, j'espère vivement que ce projet de loi franchira la dernière étape.

Juanita Nathan (Pickering—Brooklin, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureuse de prendre la parole aujourd'hui, en troisième lecture, pour appuyer le projet de loi d'initiative parlementaire C-231, un projet de loi qui a fait l'objet d'un examen et d'une étude approfondis au sein du Comité permanent de la justice et des droits de la personne. Je suis fière de prendre la parole en faveur du projet de loi C-231, qui propose des modifications précises à la Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents.

Le projet de loi C-231 propose de modifier cette loi afin d'aider les jeunes souffrant de troubles liés à la consommation de substances psychoactives qui entrent en contact avec le système de justice pénale à accéder à des programmes de traitement qui les aideront à réintégrer leur communauté et à y participer de façon constructive. Plus précisément, le projet de loi vise à clarifier les cas dans lesquels un jeune se retrouvant dans le système de justice pénale pour les adolescents pourra être orienté vers un programme de traitement ou contraint d'y participer, et à permettre, dans certains cas, au tribunal pour adolescents de reporter la détermination de la peine pour permettre à l'adolescent de participer à un programme de traitement. En outre, le projet de loi propose de modifier la Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents afin de permettre au tribunal pour adolescents d'assortir certaines ordonnances de la condition de suivre un programme de traitement de la toxicomanie.

Les objectifs du projet de loi cadrent bien avec ceux de la Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents, ainsi qu'avec ceux du système de justice pénale pour les adolescents dans son ensemble. Le préambule de la Loi invite les collectivités, les familles, les parents et les autres personnes qui s'intéressent au développement des adolescents à participer activement au système de justice

Affaires émanant des députés

pénale pour les adolescents. La Loi les invite à prévenir la délinquance juvénile en s'attaquant à ses causes, à répondre aux besoins des jeunes et à offrir soutien et conseil à ceux qui risquent de commettre des actes délictueux.

Le projet de loi C-231 renforce l'approche à plusieurs volets prévue par la Loi pour le traitement de la consommation problématique de substances et vise à améliorer les résultats pour les jeunes toxicomanes qui ont des démêlés avec le système de justice pénale.

À l'étape de la deuxième lecture du projet de loi, certains députés ont relaté des histoires personnelles, ainsi que des histoires de concitoyens de leur circonscription. Ces récits nous rappellent que la consommation problématique de substances et les problèmes de santé mentale nous touchent tous, directement ou indirectement.

Ces discussions sincères et instructives se sont poursuivies pendant l'étude en comité du projet de loi C-231. Je tiens à remercier les membres du comité de l'intérêt qu'ils ont porté à cette mesure législative et de leur participation active à son étude. Leurs interventions franches et parfois personnelles ont contribué à nourrir les discussions du comité sur les amendements éventuels. Je remercie également les témoins qui ont comparu et qui ont livré des témoignages poignants, tout en formulant des réflexions intéressantes sur des sujets liés à la consommation problématique de substances.

Nous avons eu le privilège d'écouter le témoignage de membres de la famille du député de Mégantic—L'Érable—Lotbinière, qui a perdu son fils, David, l'an dernier. Quelle tragédie. Nous avons écouté Caroline Levesque, la mère de David, qui est éducatrice en CPE, et Justine Berthold, la petite sœur de David, qui est infirmière.

Pendant leur témoignage, elles ont dit que, trop souvent, le système de justice pénale pour les adolescents met l'accent sur les infractions et les sanctions sans s'intéresser aux facteurs à l'origine du comportement délictuel du jeune prévenu. Elles ont parlé de l'importance, dans ce système, d'avoir les bons outils, car en laissant les décideurs recourir à ces outils au moment où il le faut, la Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents serait mieux à même de pérenniser la réadaptation et la réinsertion sociale.

Les membres du comité ont aussi écouté Angy Riendeau, une criminologue qui a insisté sur l'importance de l'intervention précoce pour prévenir la criminalité et contrer les facteurs de risque susceptibles d'endurcir les criminels à l'âge adulte. Selon elle, les modifications proposées dans le projet de loi C-231 élargiraient l'éventail de mécanismes d'intervention que prévoit déjà la Loi, ce qui aiderait les jeunes à obtenir rapidement des traitements, des évaluations spécialisées, des soins et des ressources appropriées.

Les amendements apportés au cours de l'étude article par article du projet de loi C-231 cadrent avec les opinions des témoins. Ils ont tous été adoptés à l'unanimité, ce qui témoigne du climat d'étroite coopération qui a régné entre les membres du comité durant l'étude.

Afin de contribuer à la réalisation de l'objectif du projet de loi, qui consiste à améliorer les approches en matière de santé publique prévues par la Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents en cas de consommation problématique de substances, bon nombre des amendements apportés au projet de loi C-231 en comité portent sur la formulation utilisée dans le libellé du projet de loi.

Ordres émanant du gouvernement

• (1825)

Par exemple, le terme « dépendance » a été remplacé par l'expression « consommation problématique de substances » afin d'harmoniser la formulation avec le libellé plus moderne et moins stigmatisant de la Loi réglementant certaines drogues et autres substances. Certaines dispositions du projet de loi ont également été modifiées pour faire allusion aux programmes de traitement de la consommation problématique de substances ou à tout autre programme de traitement. Cette mesure vise à prévenir des interprétations indésirables susceptibles de restreindre l'accès à d'autres types de programmes de traitement, notamment ceux axés sur la santé mentale ou sur la modification des comportements et le développement des compétences.

Cette terminologie plus large permettra également à la Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents de conserver sa souplesse et sa pertinence, au cas où les types de traitement proposés aux jeunes évolueraient au fil du temps.

Par ailleurs, de nombreux amendements ont été apportés au projet de loi C-231 en comité, en vue de clarifier, et parfois à élargir, les cas dans lesquels les décideurs relevant de la Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents peuvent orienter un adolescent vers un programme de traitement ou lui ordonner d'y participer. Par exemple, une disposition de coordination a été ajoutée afin de garantir que les procureurs, tout comme les agents de police, décident s'il serait approprié d'orienter un jeune vers un programme de traitement de la consommation problématique de substances avant d'engager ou de poursuivre une procédure judiciaire à son encontre.

De plus, des amendements ont été apportés pour éclaircir les situations où la participation à un programme de traitement de la consommation problématique ou à tout autre programme de traitement peut être exigée en tant que peine ou condition dans une ordonnance. Par exemple, un amendement a été apporté pour mentionner explicitement que la participation à de tels programmes de traitement peut être exigée comme condition à la probation et à la surveillance constante.

Ces amendements assureraient une plus grande harmonisation avec la Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents en ce qui a trait à la détermination de la peine pour consommation problématique de substances, en particulier dans le contexte de la crise des surdoses au Canada et de l'approvisionnement en drogues illégales toxiques. Le gouvernement fédéral s'est engagé à adopter une approche globale en matière de santé et de sécurité publiques qui sert surtout à mettre des gens en relation avec des services essentiels, à combattre la stigmatisation et à soutenir la prévention, le traitement et le rétablissement.

En conclusion, je crois que des améliorations importantes ont été apportées au projet de loi C-231 lors de son étude article par article et qu'il est prêt à être adopté à la Chambre. J'exhorte tous les députés à l'appuyer à l'étape de la troisième lecture.

• (1830)

Le vice-président adjoint (John Nater): La députée disposera d'environ deux minutes et demie, si elle le souhaite, la prochaine fois que la Chambre étudiera cette question.

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*[Traduction]***LOI VISANT À BÂTIR UN CANADA FORT**

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 5 octobre, de la motion portant que le projet de loi C-39, Loi concernant certaines mesures visant à renforcer l'économie, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité; et de la motion portant que la question soit maintenant mise aux voix.

Patrick Weiler (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country, Lib.): Monsieur le Président, c'est un honneur pour moi de prendre part ce soir au débat sur la Loi visant à bâtir un Canada fort, car, en ce moment, il faut que le Canada se bâtisse. Compte tenu du temps de parole limité dont je dispose, je ne m'attarderai que sur l'une des trois parties de ce projet de loi: Bâtir le Canada maintenant.

Nous avons besoin d'énergies propres et de réseaux de transport d'électricité. Nous avons besoin de minéraux critiques. Nous avons besoin de ports, de réseaux ferroviaires et de corridors commerciaux plus développés. Nous avons besoin d'infrastructures qui permettront de relier les produits canadiens à de nouveaux marchés et de rendre l'économie canadienne plus résiliente. Cependant, une question importante se pose: pouvons-nous bâtir plus vite sans pour autant baisser la barre? Je pense que la réponse est oui. Je pense que la clé réside dans la mise en place d'un système meilleur et mieux coordonné.

De nos jours, les projets peuvent faire l'objet de multiples procédures fédérales qui exigent parfois des renseignements semblables avec des évaluations, des consultations et des décisions d'octroi de permis qui interviennent à diverses étapes, ce qui engendre une incertitude qui peut retarder les investissements, augmenter les coûts et nuire à la compétitivité du Canada. La multiplication des procédures ne conduit pas nécessairement à de meilleurs résultats sur le plan environnemental.

Le projet de loi C-39 vise à remédier à ce problème en coordonnant les processus fédéraux d'évaluation, d'octroi de permis et de consultation, afin qu'ils puissent se dérouler simultanément plutôt que l'un après l'autre. Nous devrions gagner en rapidité en effectuant les travaux nécessaires en même temps, et non en les répétant deux fois. C'est là, à mon sens, le principe le plus important qui sous-tend ce projet de loi.

Il en va de même pour la manière dont il aborde la consultation des Autochtones. Ce projet de loi mettrait en place une approche fédérale plus coordonnée en matière de consultation grâce à un centre de consultation de la Couronne. Ayant travaillé avec les Premières Nations, je sais à quel point certaines petites Premières Nations, dont les capacités sont plus limitées, peuvent être submergées par le nombre de demandes émanant du gouvernement et du secteur privé.

Les communautés autochtones devraient pouvoir dialoguer avec le gouvernement fédéral dans le cadre d'un processus coordonné, plutôt que de devoir jongler entre plusieurs ministères et des demandes qui se chevauchent concernant un même projet. Il s'agit là d'une occasion significative d'améliorer le fonctionnement du système. Toutefois, pour que cette coordination fonctionne correctement, il faudrait également bien définir les détails de ce projet de loi dans son ensemble.

Ordres émanant du gouvernement

L'un des points que je tiens à souligner concerne la définition d'une « demande complète ». C'est important, car le délai d'un an prévu par cette loi pour l'examen des projets et la prise de décision commencerait à courir dès que le promoteur aurait soumis la demande complète ainsi que les études et informations requises. Ce point est crucial, car ce délai d'un an est censé couvrir l'évaluation par le gouvernement fédéral, la consultation, l'examen des impacts et des mesures d'atténuation, ainsi que la prise de décision finale.

Si nous voulons que cet échéancier ait un sens, les promoteurs et les collectivités doivent savoir clairement ce qui est requis avant que le décompte commence. Si le seuil à atteindre avant le point de départ est trop bas, le décompte commencera avant que les données scientifiques soient prêtes. Les organismes de réglementation n'auront pas tous les renseignements dont ils ont besoin et seront ensuite en mode rattrapage. Les Premières Nations et le public risquent alors de ne plus faire confiance au système. Par ailleurs, si le seuil à atteindre avant le point de départ est vague ou terriblement élevé, les années de délais risquent d'avoir simplement lieu avant que le décompte officiel commence. Le principe, c'est que la prévisibilité doit venir de la clarté des exigences, et non d'une décision d'être moins exigeant.

Le deuxième enjeu que je souhaite soulever concerne la participation du public. Ce projet de loi vise à coordonner les processus fédéraux, mais la coordination peut aussi vouloir dire qu'on présente plus d'information aux collectivités en même temps. Cela peut créer des difficultés. En effet, les grands promoteurs ont peut-être des équipes de consultants, de scientifiques, d'ingénieurs et d'avocats, mais ce n'est pas nécessairement le cas des petites collectivités, des organisations locales et des Premières Nations.

Si nous voulons un processus plus efficace, nous devons également veiller à ce que chacun ait une chance équitable d'y participer. Cela pourrait impliquer de garantir un financement adéquat pour les participants, l'accès à une expertise technique, des informations claires et accessibles, des équipes d'évaluation fédérales dotées d'effectifs suffisants, ainsi que des possibilités concrètes pour le public et les Premières Nations de faire valoir leur point de vue aux étapes où celui-ci peut éclairer les décisions. Un processus plus rapide devrait être un processus mieux coordonné, et non un processus où les occasions de participer sont réduites pour les personnes concernées.

La troisième question que je voudrais soulever concerne les travaux préparatoires. Ce projet de loi permettrait au ministre de l'Environnement d'autoriser certains travaux préparatoires relatifs à un projet avant qu'une décision ne soit rendue à son sujet, lorsqu'il est jugé dans l'intérêt public de le faire. Il existe une très bonne raison pratique de permettre l'exécution de certains travaux pendant qu'une évaluation plus large est en cours. L'arpentage, les études géotechniques, les fouilles archéologiques et autres activités préparatoires peuvent fournir des informations qui facilitent le déroulement du processus d'évaluation d'un projet. Toutefois, le Parlement doit préciser clairement quels travaux peuvent être effectués et lesquels ne le peuvent pas. Ces travaux ne doivent pas être irréversibles, ils ne doivent pas présumer de la décision finale ni se substituer à l'évaluation elle-même, et ils doivent toujours respecter les exigences en matière de consultation des peuples autochtones et de protection de l'environnement.

Une autre question importante à examiner concerne le pouvoir de modifier les conditions d'un projet lorsque le ministre estime que cela est dans l'intérêt public. Il s'agit d'un autre nouveau pouvoir proposé par ce projet de loi.

● (1835)

Il existe des raisons tout à fait légitimes pour lesquelles les conditions peuvent devoir être modifiées au cours du cycle de vie d'un projet. Les technologies évoluent, la conception des projets change, de meilleures mesures d'atténuation deviennent disponibles ou des consultations supplémentaires permettent de cerner une meilleure approche pour un projet. Il est utile de disposer de cette flexibilité appropriée, mais celle-ci doit également s'accompagner de transparence. Je pense que le Parlement devrait examiner attentivement la manière dont ce pouvoir discrétionnaire est exercé, afin que nous comprenions les critères qui seront pris en compte, que nous soyons avisés lorsque des modifications seront proposées et que les raisons de ces modifications nous soient communiquées en toute transparence. Si le gouvernement se voit conférer ce nouveau pouvoir de modifier des conditions juridiquement contraignantes, il doit faire preuve de transparence envers les Canadiens afin qu'ils puissent comprendre les raisons de ces modifications.

Nous devons également examiner attentivement la faisabilité économique, car il est légitime de se demander si une condition peut réellement être mise en œuvre. En réalité, cela constitue déjà une pratique courante dans l'évaluation des projets, mais il existe une distinction importante entre se demander comment atteindre au mieux un objectif environnemental et conclure que cet objectif est trop coûteux. La faisabilité économique devrait aider à déterminer comment une obligation environnementale est remplie. Elle ne devrait pas se substituer à la réalisation du résultat pour l'environnement. Cette distinction est importante, car construire plus vite et protéger l'environnement ne sont pas des objectifs contradictoires. Ils peuvent et doivent se renforcer mutuellement.

Les évaluations régionales sont un autre domaine dans lequel je vois un potentiel considérable. Trop souvent, les décisions relatives aux projets ne sont prises qu'après la sélection d'un site et la réalisation d'investissements majeurs. Les évaluations régionales nous permettent de prendre du recul et d'aborder des questions d'ordre plus général, comme les zones où le développement semble le plus logique, l'emplacement des écosystèmes les plus fragiles, les effets cumulatifs de multiples projets, les infrastructures dont une région a besoin et les limites environnementales à respecter. Cela nous donne l'occasion de penser au développement à l'échelle de l'écosystème, plutôt que d'examiner les petits projets séparément. Cela nous aide à prendre de meilleures décisions quant à l'emplacement et aux modalités du développement dès le départ, ce qui se traduit par une bonne politique environnementale et une bonne politique d'investissement.

Enfin, je veux parler des plans compensatoires pour l'habitat du poisson et de la création de réserves d'habitats par des tiers, car je vois un potentiel considérable dans cette approche. Une société minière, une entreprise de construction de routes ou une administration portuaire n'est pas forcément l'organisation la mieux équipée pour concevoir et mettre en œuvre des projets de restauration de l'habitat. Des organismes de conservation spécialisés, des organismes autochtones et des fournisseurs de services de restauration pourraient être en mesure d'entreprendre des projets de restauration de plus grande envergure et d'une plus grande cohérence sur le plan écologique. La mise en place d'un système de crédits d'habitat par des tiers permettrait de planifier ces travaux de manière stratégique à l'avance et offrirait aux promoteurs une meilleure prévisibilité lorsqu'une compensation est requise.

Ordres émanant du gouvernement

Nous devons également être conscients d'une réalité écologique importante. La restauration d'un habitat ne se résume pas simplement à remplacer un hectare par un autre. Les écosystèmes sont complexes, et il existe une part d'incertitude quant au bon fonctionnement, à long terme, d'un habitat restauré. Voilà pourquoi la compensation doit toujours rester le dernier recours dans la hiérarchie des mesures d'atténuation. Nous devons d'abord éviter les impacts, les minimiser lorsqu'ils sont inévitables, restaurer les habitats lorsque c'est possible et compenser les impacts résiduels qui subsistent. Lorsqu'une compensation s'avère nécessaire, nous devons viser des résultats véritablement bénéfiques pour la nature.

Dans l'ensemble, je soutiens l'orientation de ce projet de loi, car le Canada doit démontrer qu'il est capable de bâtir, et nous avons besoin d'un système d'approbation fédéral qui donne aux investisseurs, aux collectivités et aux communautés autochtones davantage de confiance dans le processus décisionnel. L'accélération du processus doit résulter d'une meilleure coordination, d'une meilleure planification et d'une meilleure exécution. Elle doit découler d'une synchronisation des processus fédéraux pour remplacer leur succession chronologique, d'exigences claires en matière d'information, ainsi que de processus de consultation et de participation dotés de ressources suffisantes. Elle doit également résulter de la prise de décisions au moment opportun, dès que les données probantes sont disponibles.

Étant donné que les pouvoirs prévus dans ce projet de loi seraient permanents, il est important, en présence d'une nouvelle marge de manœuvre ou d'un nouveau pouvoir discrétionnaire, que le Parlement instaure des processus clairs et transparents. Il faut donc bien définir l'application complète, indiquer clairement la teneur des travaux préparatoires, veiller à maintenir la pleine participation du public et des Autochtones, user du pouvoir discrétionnaire ministériel de manière transparente, appliquer adéquatement la faisabilité économique, recourir aux évaluations régionales pour cerner à la fois les possibilités de développement et les limites écologiques ainsi que s'assurer que les indemnités versées pour l'habitat produisent les résultats écologiques les plus solides possibles.

Le Canada ne devrait pas avoir à choisir entre construire rapidement et construire de manière responsable. Nous pouvons faire les deux. Nous pouvons nous doter d'un système d'examen des projets plus rapide parce qu'il sera mieux organisé, donner aux investisseurs une plus grande certitude sans sacrifier des évaluations rigoureuses ainsi que construire les infrastructures dont le Canada a besoin tout en maintenant les protections environnementales et la confiance du public dont dépendent les projets.

• (1840)

Le projet de loi C-39 nous donne l'occasion de le faire.

Ellis Ross (Skeena—Bulkley Valley, PCC): Monsieur le Président, c'était un discours très complet. Il porte en fait sur tout ce que j'ai appris au cours des 20 dernières années.

Je ne dirai pas « droits et titres », mais bien « intérêts des Autochtones ». En ce qui concerne ces derniers, le premier ministre a dit que ce qui est prévu par la Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones ne serait pas touché par la construction d'un pipeline vers la côte du Pacifique. Or, dans le cas de l'oléoduc Trans Mountain original, le projet a été approuvé même si certaines Premières Nations n'avaient pas donné leur consentement.

S'attend-on à une situation semblable avec le projet de pipeline Pacific Link?

Patrick Weiler: Monsieur le Président, dans le dossier de l'oléoduc Trans Mountain, l'approbation initiale du projet a été contestée devant les tribunaux, puis annulée parce que les consultations ne respectaient pas les normes prévues à l'article 35. Concrètement, cela signifie que lorsqu'un projet est susceptible de porter atteinte à un droit autochtone confirmé ou revendiqué, il doit y avoir des consultations ou des accommodements en fonction de l'ampleur des répercussions. C'est ce que prévoit la loi, et c'est ce qui devrait s'appliquer à tout autre projet.

C'est très important. Certaines des modifications apportées ici faciliteraient la tenue de consultations, à la fois avant le choix de l'emplacement d'un projet et tout au long du processus, grâce à un nouveau centre de consultation de la Couronne. C'est d'une importance cruciale. Ce n'est pas quelque chose que nous pouvons éliminer par voie législative. C'est une obligation constitutionnelle que nous avons envers les Premières Nations. Les mécanismes proposés aujourd'hui contribueraient grandement à améliorer le processus à cet égard.

L'hon. Arielle Kayabaga (London-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, mon collègue a souligné qu'il était important de faire progresser les projets plus rapidement. Pourrait-il nous en dire un peu plus sur le délai d'un an que le gouvernement entend mettre en œuvre dans le projet de loi C-39? Qu'est-ce que cela signifierait pour les collectivités et les entreprises qui attendent cette mise en œuvre et qui pourraient bénéficier de ces investissements dans leurs collectivités?

• (1845)

Patrick Weiler: Monsieur le Président, le délai d'un an prévu pour le processus d'examen est extrêmement important. Nous savons que nous devons bâtir rapidement et à grande échelle.

Je veux donner l'exemple d'un projet dans ma circonscription qui a connu des retards importants. Il y a un grand projet de construction de logements où le processus d'approbation du projet de compensation d'habitat a pris trois ans. Un tel délai retarde la construction de milliers de nouveaux logements. Au lieu de devoir suivre un processus pluriannuel pour les travaux de restauration de l'habitat, il serait possible d'acheter des crédits dans le cadre d'un plus grand projet de compensation de l'habitat qui pourrait faire une bien plus grande différence. Ainsi, on évite d'avoir à attendre des années pour chaque projet.

C'est l'un des nombreux gains d'efficacité qui découleraient de ce projet de loi, sont bons pour l'environnement et utiles pour réaliser des projets importants dans toutes les collectivités.

Kelly McCauley (Edmonton-Ouest, PCC): Monsieur le Président, il n'y a pas si longtemps, le député d'en face s'est fait entendre au sujet de l'imposition d'un plafond des émissions du secteur pétrolier et gazier au Canada. Je me demande s'il appuie toujours cette idée et s'il est en faveur du projet de pipeline qui traverserait la Colombie-Britannique jusqu'à la côte.

Patrick Weiler: Monsieur le Président, le gouvernement s'est engagé à faire du Canada une superpuissance de l'énergie propre et classique. Nous devons donc faire tout ce qui est en notre pouvoir pour faire croître l'économie dès maintenant et diversifier nos marchés d'exportation.

Ce projet de loi permettrait au Canada d'être plus concurrentiel sur le marché mondial et d'acheminer ses produits vers les marchés. Il lui permettrait d'être concurrentiel pour ce qui est d'attirer les investissements et de créer des possibilités partout au pays. Il y a des possibilités dans tous les secteurs de l'économie.

Le Canada a ce que le monde veut. Des occasions extraordinaires s'offrent à nous. C'est particulièrement vrai pour ma province, la Colombie-Britannique, qui est la porte d'entrée vers l'Asie. C'est là que se produira une grande partie du développement, et les mesures prévues dans le projet de loi nous permettront d'en tirer pleinement parti.

* * *

PRIVILÈGE

LA PRÉSUMÉE DIVULGATION PRÉMATURÉE DU PROJET DE LOI C-40

L'hon. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC): Monsieur le Président, je soulève ce soir la question de privilège relativement à la fuite d'éléments notables du projet de loi C-40, Loi concernant la production, l'approvisionnement et l'investissement relativement à la défense et la sécurité nationales, qui a été déposé tout à l'heure.

Hier après-midi, le *Globe and Mail* a publié un article intitulé « Ottawa to turn defence procurement agency into Crown corporation, sources say »; autrement dit, des sources — il y en aurait trois selon l'article — auraient révélé que le gouvernement entend transformer l'agence chargée de l'approvisionnement pour la défense en société d'État. On y lit : « D'après les trois sources, le projet de loi que déposera cette semaine le ministre de l'Approvisionnement [...] comprend des mesures destinées à faire de l'[Agence de l'investissement pour la défense] une société d'État. »

Quelques heures plus tard, CBC/Radio-Canada a publié son propre article sur le sujet, indiquant que le ministre des Travaux publics « entend déposer un projet de loi distinct, dont le titre figure dans les documents de la Chambre des communes, pour accroître les pouvoirs de l'[Agence de l'investissement pour la défense] en lui conférant le statut de société d'État indépendante ».

La partie 1 du projet de loi C-40 a globalement pour objet de constituer ce qu'on appelle la Société canadienne d'investissement pour la défense, ce qu'il est impossible de déduire du titre long de la mesure législative. Or, étant donné que l'établissement de l'Agence de l'investissement pour la défense figure dans le projet de loi C-31, qui est actuellement soumis à l'étude du Comité permanent des finances, les sources de Steven Chase et de Marieke Walsh n'ont pas pu simplement inférer les intentions du gouvernement en faisant des rapprochements entre les renseignements déjà connus du public.

De surcroît, les révélations n'arrêtaient pas là. Le journal torontois a aussi écrit que le gouvernement avait « annoncé en avril qu'il prévoyait de créer un le poste de ministre de l'Approvisionnement de la défense dans le but d'orienter les achats » et que « [s]elon trois sources, le projet de loi qui sera déposé mardi définira par ailleurs les fonctions de ce nouveau ministre ».

En ce qui concerne ces arrangements ministériels, Murray Brewster, de CBC, a déclaré que « la société d'État relèverait d'un ministre associé de la Défense à des fins de responsabilité publique ». Ce rôle de ministre associé est exactement celui que les articles 13 et 14 du projet de loi C-40 créaient.

Privilège

Encore une fois, ce n'est pas quelque chose qui ressort du titre intégral, et ces détails n'avaient pas non plus été dévoilés dans des déclarations publiques antérieures du gouvernement. Nous sommes en présence d'une fuite concernant les dispositions du projet de loi C-40 alors qu'il était inscrit au Feuilleton.

Au paragraphe 3.14 de la quatrième édition de *La procédure et les usages de la Chambre des communes*, on explique que :

Le fait de divulguer le contenu d'un projet de loi alors qu'il n'a pas été déposé à la Chambre peut être un outrage, car il existe une convention bien ancrée dans les usages parlementaires selon laquelle les députés doivent être les premiers à être informés du contenu des mesures législatives. Il en est ainsi puisque la Chambre joue un rôle essentiel dans le processus législatif. Cette règle entourant la confidentialité des projets de loi permet de s'assurer que les députés, à titre de législateurs, prennent connaissance des détails des projets de loi avant qu'ils soient connus du public. Il est donc interdit de dévoiler les dispositions spécifiques contenues dans un projet de loi dès sa mise en avis, jusqu'à sa première lecture. Au moment de la publication du Feuilleton des avis, seul le titre est rendu public.

M. le Président Milliken l'a exprimé de manière plus succincte le 19 mars 2001, à la page 1 840 des Débats de la Chambre des communes. Il a déclaré : « il est clair que des informations sur un projet de loi, qu'on a refusées aux députés, ont été fournies à des journalistes sans que les mesures voulues soient prises pour protéger les droits de la Chambre » et « J'en conclus que cela constitue à première vue un outrage à la Chambre ».

Le rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, rédigé à la suite de cette fuite de 2001, concluait : « Cette affaire devrait servir d'avertissement : la Chambre va insister sur la pleine reconnaissance de sa fonction constitutionnelle et de ses privilèges historiques. »

Malheureusement, l'avertissement a dû être répété à plusieurs reprises depuis, à la suite de décisions de vos prédécesseurs qui ont conclu, le 15 octobre 2001, le 19 avril 2016 et le 10 mars 2020, qu'on avait affaire à première vue à des cas d'outrage semblables. À cela s'ajoutent plusieurs autres décisions concernant des situations qui ne satisfaisaient pas tout à fait aux critères mais qui ont tout de même donné lieu à des mises en garde de la présidence. La plupart de ces décisions ont été prises sous le gouvernement libéral actuel, qui répondait souvent à des questions de privilège en prétendant que personne ne pouvait savoir avec certitude qui avait fait fuiter un projet de loi ni à quel moment, et qui mentionnait des consultations menées auprès d'intervenants. En fait, les deux reportages d'hier ont expressément établi un lien entre les renseignements communiqués par des sources et le projet de loi inscrit au Feuilleton des avis.

De plus, dans ce cas-ci, on ne pourrait pas avancer, comme défense, que des intervenants qui ignoraient les conventions parlementaires ont parlé de consultations auxquelles ils avaient participé. Dans les deux reportages, les médias ont accordé l'anonymat à des « sources fédérales » qui, selon la CBC, n'étaient « pas autorisées à discuter publiquement de la question » et « pas autorisées à parler publiquement ».

Le fait que nous ne puissions pas dire avec certitude quels libéraux ont divulgué le contenu du projet de loi n'empêche toutefois pas le Président de conclure qu'il y a, de prime abord, matière à question de privilège. Voici ce qu'a déclaré le Président Milliken le 15 octobre 2001, quand il a été confronté à une affaire semblable, comme on peut le lire à la page 6085 des Débats de la Chambre des communes :

Ordres émanant du gouvernement

● (1850)

Dans ses remarques, le député de Winnipeg-Transcona a tenté d'aider la présidence en disant que c'était à la présidence de faire enquête sur cette affaire pour trouver le coupable et ainsi de suite. Je respecte évidemment son opinion à tous les égards, mais, dans ce cas précis, je crois qu'il a peut-être tort. Il y a un organe qui est bien équipé pour mener de telles enquêtes, soit le Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, dont le redoutable président est tout à fait capable de soutirer des renseignements aux témoins qui comparaissent devant le comité, avec l'aide des membres compétents de ce comité de la Chambre.

Par ailleurs, à la suite de fuites anonymes rapportées par La Presse canadienne au sujet de l'ancien projet de loi C-7 sur l'aide médicale à mourir, le Président Rota a dit ceci quand il a conclu de prime abord à un outrage dans sa décision du 10 mars 2020, à la page 1892 du hansard: « Tout indique que l'acte était délibéré. Il est difficile de faire valoir une incompréhension ou une ignorance des règles dans ce cas-ci. » Tout comme en 2020, les responsables des fuites savaient ce qu'ils faisaient. Ils savaient que c'était mal et ils savaient pourquoi c'était mal.

Ce qui est encore plus troublant, c'est que cet épisode s'inscrit dans une série de gestes posés par un gouvernement libéral qui méprise de plus en plus le Parlement. Ce n'est pas la première fois que la présidence reçoit de telles plaintes au sujet de députés qui obtiennent de l'information après les médias. Ce n'est même pas la première plainte de ce genre cette semaine.

Nous avons un premier ministre dont le taux de participation à la période des questions bat des records, mais des records négatifs, je tiens à le préciser. Après que le premier ministre libéral a déclaré une guerre commerciale cet été, son premier discours devant des parlementaires a eu lieu à Strasbourg, devant le Parlement européen, et non ici à Ottawa, devant le Parlement canadien. Je pourrais donner d'autres exemples.

La Chambre doit défendre ses droits, en particulier face à un gouvernement qui semble se réjouir de considérer le Parlement comme une simple distraction ou, pire encore, comme un léger obstacle. Si la présidence convient qu'il y a eu de prime abord outrage à la Chambre, je suis prêt à présenter une motion en ce sens.

Le vice-président adjoint (John Nater): Je remercie le député de son intervention. La présidence prendra la question en délibéré.

LOI VISANT À BÂTIR UN CANADA FORT

La Chambre reprend l'étude de la motion portant que le projet de loi C-39, Loi concernant certaines mesures visant à renforcer l'économie, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité, et de la motion portant que la question soit maintenant mise aux voix.

Kelly McCauley (Edmonton-Ouest, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole au sujet du projet de loi C-39, un autre projet de loi libéral cynique. Les députés se souviennent-ils qu'il y a des années, les libéraux ont fait campagne en promettant de mettre fin au recours à des projets de loi omnibus qui permettent de soumettre les mesures législatives à un examen moins rigoureux? Cela faisait partie de leur programme qui promettait du « vrai changement » visant à rétablir la démocratie. Qu'avons-nous ici? Nous avons un autre projet de loi omnibus massif — l'un des nombreux présentés par un gouvernement libéral qui avait pourtant promis de mettre fin à cette pratique. Il avait aussi promis d'accroître la transparence, mais il a fait le contraire. Il avait promis de rendre davantage de comptes à l'égard de ses projets de loi, mais là encore, il fait le contraire.

Ce même gouvernement libéral crée des organismes parallèles, comme l'Agence de l'investissement pour la défense, pour contourner le Parlement et échapper à l'obligation de rendre des comptes. Or, cette agence semble vouée à l'échec, car elle fait encore l'objet de débats. Elle a été créée dans le cadre de la loi d'exécution du budget, mais avant même sa création officielle, les libéraux sont déjà en train de la torpiller en tentant de la transformer en société d'État, ce qui réduirait encore davantage la surveillance et la reddition de comptes. Mais je m'écarte du sujet.

Comme je l'ai mentionné, c'est reparti avec un autre projet de loi omnibus des libéraux. Je suis sûr que lorsqu'ils ont élaboré cette mesure législative, le Cabinet du premier ministre et ses conseillers se sont bien marrés en pensant à la division qu'ils pourraient semer avec ce projet de loi. En effet, bien qu'il prévoit des dispositions visant à stimuler la croissance économique, il contient aussi une petite pilule empoisonnée ciblant les travailleurs, de sorte que si les conservateurs s'opposent au projet de loi, les libéraux pourront dire que le Parti conservateur s'oppose à la croissance. Par contre, si nous appuyons le projet de loi, ils diront plutôt que les conservateurs sont en train de poignarder les travailleurs dans le dos. C'est la même chose qu'ils font à mes collègues du NPD. Si le NPD n'appuie pas le projet de loi, nous savons très bien que les libéraux en profiteront pour dire que les néo-démocrates sont contre le développement. Toutefois, s'ils l'appuient, les libéraux diront évidemment que le NPD a appuyé toutes ses mesures forçant le retour au travail. C'est un projet de loi cynique qui sème la division et que seul le gouvernement pouvait présenter. C'est malheureux, mais nous y voilà.

Je ne peux m'empêcher de demander pourquoi on présente un autre projet de loi? Il y a plus d'un an, les conservateurs ont accordé leur appui aux libéraux pour faire adopter le projet de loi C-5 et ils ont accordé au gouvernement des pouvoirs sans précédent pour faire avancer des projets à une vitesse jamais vue auparavant, bien sûr. Que s'est-il passé? Rien. Rien n'a été fait ni approuvé, si ce n'est la création du Bureau des grands projets et de l'Agence de l'investissement pour la défense, lesquels n'ont pas fait le moindre progrès.

À la présentation du projet de loi C-5, le ministre des Finances a déclaré qu'il visait à « accélérer la réalisation de projets transformateurs d'intérêt national ». Où avons-nous entendu ça? Ces derniers temps, nous avons beaucoup entendu parler de la nécessité d'adopter le projet de loi C-39 pour faire avancer des questions d'intérêt national. Le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles a déclaré que le projet de loi C-5 permettrait d'éliminer les obstacles, d'exploiter des ressources et d'aider le Canada à devenir une superpuissance énergétique. On a fait valoir cela pour le projet de loi C-5, alors pourquoi en reparle-t-on pour le projet de loi C-39?

À la Chambre, nous avons accordé aux libéraux des pouvoirs sans précédent pour réaliser des projets, bâtir l'économie, peut-être faire construire un pipeline, développer l'industrie énergétique et développer l'industrie minière, mais rien n'a été fait. Ils ont mis en place le Bureau des grands projets pour contourner leurs propres règlements. Ma question est la suivante: pourquoi le gouvernement ne corrige-t-il pas tout simplement son régime réglementaire défaillant? Pourquoi avons-nous tous ces projets de loi et règlements? Pourquoi les libéraux doivent-ils créer des mesures législatives comme le projet de loi C-5 pour contourner leurs propres mauvaises lois et mauvais règlements, le projet de loi C-39 pour faire de même et le Bureau des grands projets pour faire de même? En ce qui concerne l'approvisionnement en matière de défense, il y a l'Agence de l'investissement pour la défense, qu'ils sont en train de supprimer pour créer une société d'État. Pourquoi faut-il que le Cabinet ou des bureaucrates décident de ce qui mérite un traitement spécial?

Voilà de quoi il s'agit. Le gouvernement choisit les gagnants et les perdants. Ce n'est pas différent de ce que les libéraux ont fait il y a quelques années, lorsqu'ils ont injecté des milliards et des milliards de dollars de fonds publics dans des projets de batteries pour véhicules électriques partout au pays.

• (1855)

Nous en avons été témoins à Brampton. Les libéraux ont donné des centaines de millions de dollars à Stellantis. Lorsque nous avons essayé de faire une enquête sur l'argent qui avait été versé, le sous-ministre a déclaré que c'était Stellantis qui refusait de remettre les documents sur ce qui était advenu de l'argent versé pour le projet à Brampton. Stellantis a déclaré que ce n'était pas vrai, a remis les documents et a affirmé que le sous-ministre mentait.

Encore une fois, cela nous ramène à la question de savoir pourquoi le gouvernement choisit les gagnants et les perdants. Pourquoi ne pas fait-on pas le ménage dans le régime de réglementation et les quelque 300 000 règlements qui sont en vigueur afin que les capitaux privés puissent décider qui gagne et qui perd? Comment se fait-il que nous ayons un pipeline vers la vallée du bas Fraser, pour lequel les contribuables vont payer une facture d'environ 50 milliards de dollars, en plus de payer environ 10 milliards de dollars pour draguer le port Roberts Bank, et que d'autres fonds publics seront probablement dépensés pour renflouer les activités de captage du carbone? Compte tenu de tous les fonds publics qui y sont consacrés, en quoi est-ce dans l'intérêt public? Nous pourrions simplement changer la réglementation et permettre au secteur privé de mener à bien ces projets, comme dans le cas du projet Northern Gateway, qui devait à l'origine se rendre dans un port en eau profonde et qui n'avait pas besoin de l'argent des contribuables pour l'étape du dragage. Nous n'avons pas besoin de l'argent des contribuables pour construire le pipeline.

Je suis pour les pipelines. Il est évident que nous en avons besoin. Nous avons constaté aujourd'hui l'écart entre le West Texas Intermediate et le WCS, qui s'élève à 25 \$ le baril en raison des contraintes à l'exportation causées par le torpillage du projet Northern Gateway et du projet Energy East par le gouvernement. En quoi est-ce dans l'intérêt public de dépenser des milliards et des milliards de dollars pour construire ce pipeline alors que des capitaux privés pourraient s'en charger? Pourquoi ne pas créer un cadre réglementaire favorable aux capitaux et aux investissements?

L'Agence internationale de l'énergie qualifie la crise énergétique actuelle de plus grande perturbation de l'approvisionnement de

Ordres émanant du gouvernement

l'histoire. Le Canada possède la quatrième réserve de pétrole en importance au monde. Le Canada est le seul parmi les quatre premiers à être une démocratie, le seul à respecter l'État de droit. On pourrait penser que les gens réclameraient à grands cris l'exploitation de nos gisements de pétrole et de gaz, ainsi que la construction de pipelines pour acheminer ce pétrole. Au lieu de cela, à cause des libéraux et du régime réglementaire, il n'y a que les fonds publics qui peuvent s'en charger. Pourquoi le gouvernement agit-il ainsi au lieu de simplement s'enlever du chemin?

Selon une étude récente, le Canada est passé de la 9^e à la 18^e place en matière de liberté économique. Les facteurs pris en compte pour établir ce classement comprennent l'accès à une monnaie saine, la taille de l'appareil gouvernemental et la réglementation. Dans la catégorie « taille de l'appareil gouvernemental », l'un des éléments expliquant notre chute de la 9^e à la 18^e place en matière de liberté économique est « les dépenses du gouvernement, sans le service de la dette », qui sont très élevées sous le gouvernement actuel. Les « dépenses du gouvernement incluant le service de la dette » sont, là encore, très élevées. Quant au « taux marginal d'imposition du revenu le plus élevé et au seuil à partir duquel il s'applique », la première mesure prise par le gouvernement dès son arrivée au pouvoir en 2015 a été d'augmenter ce taux marginal, une mesure que le premier ministre Eby semble vouloir suivre aujourd'hui.

Concernant la « participation de l'État dans les actifs », une participation trop importante de l'État dans les actifs nous fait reculer dans le classement. Que constatons-nous? Le gouvernement va devenir propriétaire de Pacific Link en plus de TransCanada, car les libéraux ont créé un cadre réglementaire qui fait en sorte que personne n'investit au Canada.

Sous la rubrique concernant « l'accès à une monnaie saine », on trouve la question de « l'expansion monétaire ». Nous avons vu le gouvernement imprimer des centaines de milliards de dollars, ce qui a entraîné de l'inflation. Sous la rubrique de la réglementation, on trouve la question du « fardeau réglementaire », qui contribue à notre faible classement. Il y a aussi la question du « coût de l'administration publique » et celle de son impartialité. Et la liste est loin de s'arrêter là.

Le gouvernement doit cesser de faire obstacle aux capitaux privés. Il doit cesser de faire obstacle aux entreprises. Il doit réduire le fardeau réglementaire. Il doit cesser de proposer toutes ces lois qui sont censées apporter tant de choses, mais qui n'apportent rien. Le gouvernement doit simplement cesser de faire obstacle.

• (1900)

Vince Gasparro (secrétaire parlementaire de la secrétaire d'État (Lutte contre la criminalité), Lib.): Monsieur le Président, le député sait que j'ai beaucoup de respect pour lui. J'ai écouté attentivement ses observations. Il a passé beaucoup de temps à parler du processus. Je tiens à être clair. Le gouvernement du Canada le voit très clairement. Le processus n'est pas l'objectif. L'objectif est d'obtenir des résultats et de faire avancer les choses.

Le député ne convient-il pas qu'un processus clair et prévisible qui permet d'approuver les grands projets dans un délai d'un an tout en respectant les droits des Autochtones et les exigences environnementales constitue une mesure positive, tant pour le secteur privé que pour les travailleurs?

Ordres émanant du gouvernement

● (1905)

Kelly McCauley: Monsieur le Président, j'aime beaucoup travailler avec mon collègue au comité des opérations gouvernementales. Je crois que lui et moi nous vouons un respect mutuel.

Le projet de loi prévoit bel et bien un délai d'approbation d'un an. Toutefois, contrairement à ce que laisse entendre le gouvernement, ce délai ne commencerait à courir qu'une fois le processus d'approbation terminé. De plus, le ministre conserverait le pouvoir de le prolonger. Il s'agit donc d'un délai plus théorique que réel.

Avant que le député ne prenne la parole, nous débattions avec le député de West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country, qui réclame le plafonnement des émissions du secteur pétrolier et gazier. Pourtant, lorsqu'on lui a demandé s'il appuyait le pipeline que le gouvernement veut faire construire aux frais des contribuables, il n'a pas été en mesure de répondre. Voilà le problème. Il n'y a pas que les lourdeurs administratives. Des députés de son propre gouvernement s'opposent aux projets pétroliers et gaziers que le projet de loi C-39 est censé favoriser.

Tamara Kronis (Nanaimo—Ladysmith, PCC): Monsieur le Président, dans la question précédente, le député d'en face déplorait le fait que le processus retarde l'adoption de ces projets de loi. Je me demande si mon collègue, qui a prononcé un excellent discours, pourrait parler de l'importance du processus qui permet aux Canadiens de comprendre ce que fait le gouvernement et d'avoir l'assurance qu'il travaille pour eux.

Kelly McCauley: Monsieur le Président, je n'ai pas beaucoup confiance dans le processus que le gouvernement est en train de créer. Il y aurait trop de pouvoirs entre les mains du ministre et trop de pouvoirs entre les mains des bureaucrates.

Une partie du projet de loi — et j'aurais aimé avoir plus de temps pour en parler — vise à apporter des modifications au Code du travail. En vertu de ces modifications, un arbitre nommé par le gouvernement déciderait ou aiderait à décider s'il faut mettre fin à un conflit de travail. Or, traditionnellement, cette décision relevait de la Chambre. Nous pourrions nous retrouver avec un facilitateur partiel qui conseillerait le gouvernement, et le ministre pourrait décider à lui seul d'ordonner l'arrêt d'un conflit. Il n'y aurait aucune reddition de comptes auprès de la Chambre ou des Canadiens.

L'hon. Arielle Kayabaga (London-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, j'ai entendu mon honorable collègue parler de ce qui suit. Je pense qu'il est facile de dire que le gouvernement doit s'enlever du chemin, ou que nous avons besoin d'un gouvernement moins interventionniste, quand on évite d'expliquer concrètement ce que cela signifie réellement pour les gens.

Le projet de loi propose un délai d'un an pour réaliser un examen. Que proposerait le député pour faire avancer les choses afin que ces investissements puissent réellement se rendre aux collectivités et aux entreprises qui en ont besoin, à part lancer des slogans ou dire que le gouvernement doit se tasser du chemin?

Kelly McCauley: Monsieur le Président, la solution est très simple: il faut se débarrasser du projet de loi C-69, celui qui interdit la construction de pipelines, et du projet de loi C-48, qui interdit l'exploitation du pétrole de l'Alberta au large de la côte nord de la Colombie-Britannique. Ces deux projets de loi du gouvernement sont à l'origine de la perte d'investissements dans ce pays plus que tout ce que Trudeau ou n'importe quel autre membre du gouvernement aurait pu imaginer.

[Français]

Bienvenu-Olivier Ntumba (Mont-Saint-Bruno—L'Acadie, Lib.): Monsieur le Président, au cours des dernières années, les Canadiens ont vu à quel point des événements qui se produisent loin de chez nous peuvent avoir des effets très concrets sur notre économie. Un conflit à l'autre bout du monde peut perturber le marché de l'énergie. Un manque de capacité d'expédition peut augmenter les coûts pour nos entreprises. Une perturbation sur une ligne ferroviaire, sur une autoroute ou dans un port peut toucher les producteurs et les consommateurs aux deux bouts de la chaîne.

Devant ces réalités, notre gouvernement a été élu avec un engagement clair: renforcer la souveraineté économique du Canada. Notre pays doit avoir les moyens nécessaires pour bâtir plus grand, plus fort et plus rapidement. Nos chaînes d'approvisionnement sont la colonne vertébrale de notre économie. Elles reposent sur nos ports, nos chemins de fer et nos routes, mais aussi sur les travailleurs qui les font fonctionner chaque jour. Des chaînes d'approvisionnement solides sont donc essentielles au plan de notre gouvernement, un plan qui vise notamment à doubler nos exportations vers des marchés autres que celui des États-Unis, à construire des projets majeurs et à attirer davantage d'investisseurs, ici, chez nous. Au fond, le projet de loi C-39 vise une chose: renforcer nos chaînes d'approvisionnement. Il propose de mieux considérer notre système de transport. Aujourd'hui, nous avons parfois tendance à regarder les différents éléments séparément, soit un port, une voie ferrée, une autoroute ou un poste frontalier. Le projet de loi C-39 nous permettrait plutôt de voir ces infrastructures comme les différentes parties d'un même réseau commercial. Le gouvernement pourrait ainsi désigner officiellement des corridors commerciaux nationaux. Il pourrait aussi établir des mesures de performance pour ces corridors. Concrètement, cela veut dire suivre les mouvements des marchandises, identifier les endroits où les retards se produisent, repérer les problèmes de capacité et mesurer la performance de l'ensemble du réseau.

Le projet de loi C-39 créerait également un conseil national de corridors commerciaux. Son rôle serait de surveiller les mouvements des marchandises, d'analyser les perturbations, d'identifier les endroits où le système peut être amélioré et de formuler des recommandations au ministre des Transports.

Pourquoi est-ce important?

Ce l'est parce que, lorsque nous investissons dans nos infrastructures, nous voulons investir au bon endroit. Nous voulons que chaque investissement ait le plus grand impact possible. La fiabilité de nos corridors commerciaux a un impact très concret. Un port congestionné peut entraîner des coûts supplémentaires pour les entreprises. Un manque de capacité ferroviaire peut faire en sorte que les grains restent dans les silos, plutôt que d'atteindre les marchés plus tôt. C'est pour cette raison que le deuxième grand élément du projet de loi C-39 concerne nos ports. Les autorités portuaires canadiennes sont essentielles à nos chaînes d'approvisionnement. Le projet de loi moderniserait leur gouvernance. Il leur donnerait aussi davantage de flexibilité commerciale et financière. Cette flexibilité leur permettrait d'investir, de générer des revenus et de développer les infrastructures nécessaires au commerce. Le projet de loi C-39 créerait également des nouveaux conseils consultatifs autochtones, car les communautés autochtones sont des partenaires essentiels dans le développement et l'exploitation de nos infrastructures de transport. Le projet de loi C-39 maintient le rôle des ports comme celui d'organismes à but non lucratif. Il leur donne simplement davantage des possibilités de partenariats et des projets d'immobilisation.

Toutefois, l'infrastructure n'est qu'une partie du défi. L'autre partie, c'est le système réglementaire qui l'entoure. Aujourd'hui, une entreprise peut devoir fournir des informations semblables à plusieurs ministères ou organismes. Cela signifie beaucoup plus de formulaires, beaucoup plus de doublons et beaucoup plus de coûts administratifs. Le projet de loi C-39 permettrait un meilleur partage de l'information entre les institutions publiques gouvernementales autorisées. Notre objectif est simple: réduire le fardeau administratif et rendre nos processus plus efficaces.

● (1910)

Le projet de loi favoriserait aussi le commerce sans papier. Il reconnaîtrait les documents électroniques transférables qui respectent les normes internationales. Cela signifie un échange d'informations plus simple, moins de doublons et moins de paperasse.

La construction doit se faire plus rapidement. Le projet de loi C-39 s'attaque aussi aux délais d'approbation de projets. Le projet de loi C-39 créerait un bureau de projet de transports au sein de Transports Canada. Son rôle serait de mieux coordonner les autorisations et les consultations fédérales pour les projets de transport. L'objectif est d'offrir une voie fédérale plus claire pour les infrastructures prioritaires et de faire passer les projets de la demande à la décision plus efficacement.

Cependant, je veux être clair sur ce point: il ne s'agit pas d'éliminer les normes, il s'agit de réduire les doublons. Il ne s'agit pas de supprimer les consultations, il s'agit de rendre le processus plus cohérent et plus prévisible. Tout cela doit se faire en maintenant les normes dont les Canadiens sont fiers. Notre pays doit pouvoir faire de la construction plus rapidement, mais nous devons continuer à le faire de manière responsable.

Enfin, le projet de loi C-39 reconnaît une réalité essentielle: la résilience de nos chaînes d'approvisionnement dépend aussi de la sécurité. Ce projet de loi moderniserait le cadre canadien des habilitations de sécurité dans le secteur des transports. Il élargirait les rôles auxquels ces habilitations peuvent s'appliquer, il améliorerait l'évaluation des risques, il renforcerait les partages de l'information et il donnerait de meilleurs outils pour accorder, refuser, suspendre ou annuler une habilitation. Le but est simple: il faut mieux répondre aux menaces complexes et en constante évolution parce que la sé-

Ordres émanant du gouvernement

curité est partie intégrante de la résilience de nos chaînes d'approvisionnement.

Prises ensemble, ces mesures forment une approche pratique et coordonnée, une approche qui vise à renforcer notre économie et à mieux la faire fonctionner. Nous devons pouvoir déplacer les marchandises, des fermes au silo, des mines aux ports, des usines aux marchés et de nos communautés vers des clients partout au monde. Nous avons besoin de réseaux de transport capables de suivre le rythme des investissements que nous faisons et capables de saisir les occasions qui se présentent à nous. Cela signifie bâtir de nouvelles capacités, mais cela signifie aussi mieux utiliser celles que nous avons déjà. Cela signifie avoir les bonnes informations afin de comprendre comment nos corridors fonctionnent. Cela signifie donner à nos ports les outils et la flexibilité nécessaires pour grandir. Cela signifie que, lorsque nous approuvons et construisons des grands projets de transport, nous devons les faire avec la coordination et la prévisibilité que les Canadiens attendent.

Voilà pourquoi renforcer nos chaînes d'approvisionnement, c'est aussi renforcer l'économie canadienne. C'est bâtir la capacité de transport, c'est améliorer la coordination, c'est renforcer notre résilience, et c'est préparer le Canada pour l'économie d'aujourd'hui et pour celle de demain.

C'est ainsi que nous bâtissons un Canada fort.

● (1915)

Jacques Gourde (Lévis—Lotbinière, PCC): Monsieur le Président, j'ai écouté avec attention le discours de mon collègue. J'ai trouvé ça très intéressant. Ça semble être la continuité de ce que nous voulions faire, en 2015 après l'élection où M. Trudeau a pris la place et a voulu tout détruire le travail que nous avons fait.

Pourquoi avoir attendu 11 ans pour faire ce travail?

Bienvenu-Olivier Ntumba: Monsieur le Président, moi, je lui demanderais plutôt pourquoi il ne voterait pas pour ce projet maintenant pour faire avancer le Canada.

Alexis Deschênes (Gaspésie—Les Îles-de-la-Madeleine—Lestiguj, BQ): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa contribution à ce débat.

J'ai de la difficulté à concilier ce que disent mon collègue ainsi que son premier ministre, à savoir que le projet de loi C-39 n'abaisse pas les standards. Ça m'apparaît totalement erroné.

Le projet de loi C-39 va permettre de définir des régions d'intérêt national et, dans ces régions d'intérêt national, une dizaine de lois et sept règlements ne s'appliqueront pas. On pourra alors faire des projets qui détruiront des habitats de poissons sans devoir aller chercher une autorisation en vertu de la Loi sur les pêches.

Comment mon collègue peut-il dire qu'on maintient les normes environnementales alors que, pour tous les projets dans les régions d'intérêt national, on va mettre de côté une vingtaine de lois et obtenir les autorisations nécessaires, même si on détruit l'environnement?

Bienvenu-Olivier Ntumba: Monsieur le Président, j'aimerais répondre ceci à mon collègue. Comme je l'ai dit dans mon discours, il ne s'agit pas d'éliminer les normes, mais de réduire les doublons. Il s'agit aussi de rendre les processus plus cohérents et plus prévisibles. Notre approche, c'est de rendre le Canada plus fort et plus équipé.

Ordres émanant du gouvernement

L'hon. Arielle Kayabaga (London-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, dans son discours, mon collègue a beaucoup parlé du fait que le but du projet de loi était de faire avancer les projets plus rapidement. Je constate que, lui aussi, il a la même envie; sûrement que les gens qu'il représente lui demandent de faire cela.

Est-ce que mon collègue peut nous parler de la manière concrète dont sa communauté, les travailleurs de sa communauté ainsi que ceux du Canada seront touchés par le projet de loi?

• (1920)

Bienvenu-Olivier Ntumba: Monsieur le Président, le projet de loi C-39 vient vraiment moderniser, renforcer et rendre plus rapide les processus. Tantôt, j'ai parlé de normaliser les transferts de documents électroniques, ce qui viendrait réduire la paperasse. Chez nous, sur la Rive-Sud de Montréal, il y a le projet du port de Contrecoeur. Il s'agit d'un projet énorme, qui va apporter beaucoup de nouveautés et beaucoup de nouveaux emplois dans la région. Grâce au projet de loi C-39, la réalisation de ce genre de projet va se faire rapidement, parce qu'on vient se joindre aux normes internationales.

Jacques Gourde (Lévis—Lotbinière, PCC): Monsieur le Président, comme on le sait, le projet de loi C-39 fait que les études environnementales vont aller beaucoup plus vite. Les acceptations devraient se faire beaucoup plus vite. On sait aussi que, au cours des 10 dernières années, dans le caucus libéral, il y avait plusieurs personnes qui aimaient beaucoup les études environnementales, puisque ça retardait certains projets.

Le caucus est-il maintenant unanime, y compris les personnes qui voulaient vraiment retarder les projets?

Bienvenu-Olivier Ntumba: Monsieur le Président, les Canadiens ont élu un nouveau gouvernement et ils ont un gouvernement majoritaire. Je pense que nous sommes bien en accord avec les Canadiens.

Alexis Deschênes: Monsieur le Président, j'ai une question précise à poser à mon collègue. Pourquoi est-il d'accord pour qu'un projet dans une région catégorisée d'intérêt national puisse aller de l'avant, et ce, même s'il contribue à faire disparaître une espèce en péril?

Bienvenu-Olivier Ntumba: Monsieur le Président, comme je l'ai dit, le projet de loi C-39 ne vient pas éliminer les normes. Il vient plutôt réduire les doublons. Ce projet vient répondre à un besoin. Le Canada en a besoin maintenant pour se diversifier à l'échelle du monde.

Jacques Gourde (Lévis—Lotbinière, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de me lever à la Chambre, aujourd'hui, pour parler du projet de loi C-39 qui touche à une question fondamentale pour l'avenir de notre pays, c'est-à-dire la capacité du Canada à construire les infrastructures dont nous avons besoin, à développer nos ressources, à attirer des investissements et à prendre des décisions dans des délais qui correspondent à la réalité économique dans laquelle nous vivons.

Je crois qu'il est nécessaire de prendre la direction de la prospérité et de soutenir toutes les initiatives qui sont bonnes pour le Canada et qui renforcent sa résilience. En effet, il est difficile d'être contre la vertu. Il est primordial de renforcer le Canada à un moment où il n'a peut-être jamais été aussi faible.

C'est la tâche que nous nous sommes donnée, lors du mandat du premier ministre conservateur Stephen Harper: la mission de bâtir un Canada fort, fier et libre. Nous y sommes arrivés. Je crois sincè-

rement que le Canada aurait atteint de nouveaux sommets si nous avions pu garder les deux mains sur le volant. Malheureusement, l'histoire en a voulu autrement, et la période libérale en a été une de déclin, et ce, dans presque toutes les sphères de la société.

Cependant, dans le projet de loi C-39, les libéraux reconnaissent enfin qu'ils sont allés trop loin dans la réglementation et la paperasse et que cela a nui à l'investissement. Là où le projet de loi C-39 est louable, c'est dans sa reprise des positions conservatrices que nous martelons depuis 10 ans à la Chambre des communes. Il faut simplifier les processus fédéraux trop complexes, diminuer les délais d'approbation trop longs et éliminer les chevauchements réglementaires entre les différents paliers de gouvernement.

Le projet de loi propose notamment de mieux coordonner le processus et de viser des décisions fédérales dans un délai d'un an suivant la présentation d'une demande complète. C'est exactement ce que notre chef conservateur martèle sur toutes les tribunes qui lui sont offertes depuis quelques années.

Soyons honnêtes: pendant trop longtemps, au Canada, nous avons parlé de construire beaucoup plus que nous avons réellement construit.

Je vais le dire simplement: si le gouvernement est sérieux, nous allons prendre en considération le projet de loi qui permet réellement d'accélérer la construction au Canada.

Lorsqu'une mesure peut permettre à un projet de voir le jour plus rapidement, à un travailleur d'obtenir un emploi plus rapidement ou à une entreprise d'investir au Canada plutôt que d'aller investir ailleurs, nous avons le devoir de l'examiner sérieusement. Toutefois, il y a une condition: il faut que cela fonctionne. C'est là que nous allons être très vigilants. En effet, les Canadiens ont entendu beaucoup de promesses, au cours des dernières années. Ils ont entendu des gouvernements annoncer de nouvelles façons de faire, mais ce n'était souvent que de la nouvelle paperasse, de la nouvelle bureaucratie.

Depuis l'arrivée du nouveau premier ministre, le gouvernement parle davantage des thèmes conservateurs. Il parle de productivité, de compétitivité, de grands projets, de sécurité économique et de développement des ressources. Il reconnaît maintenant que le Canada doit faire de la construction et qu'il ne peut pas se permettre de rester immobile dans un monde où nos partenaires et nos concurrents se livrent une véritable course aux investissements.

Encore une fois, je vais accorder au gouvernement le bénéfice du doute, lorsqu'il propose des mesures qui peuvent réellement améliorer la situation. Toutefois, il faut comprendre une chose: changer son discours n'est pas la même chose que changer la réalité.

Prenons le secteur énergétique. Le Canada est assis sur des ressources énergétiques extraordinaires. Nous avons du pétrole, du gaz naturel, de l'hydroélectricité, de l'uranium et une expertise énergétique reconnue partout au monde. Nous avons également des minéraux critiques dont nos partenaires internationaux dépendent pour leur économie.

Pourtant, nous avons parfois donné l'impression d'être incapables de nous entendre sur une question aussi fondamentale que celle-ci: comment pouvons-nous utiliser nos ressources de façon responsable, afin de créer de la richesse, des emplois et de la sécurité économique pour tous les Canadiens?

Ce que nous ne pouvons pas faire, c'est avoir toutes ces ressources, avoir les travailleurs, avoir les entrepreneurs, avoir les capitaux et avoir les marchés potentiels, mais être incapable de prendre une décision lorsqu'un projet nous est présenté. En effet, à ce moment-là, l'investissement va ailleurs et, lorsque l'investissement va ailleurs, il ne revient pas nécessairement.

Pendant ce temps, les États-Unis investissent massivement dans leurs infrastructures et leurs capacités industrielles; les pays européens cherchent à renforcer leur sécurité énergétique; les économies asiatiques cherchent à sécuriser leur chaîne d'approvisionnement. Partout au monde, les gouvernements comprennent que la capacité de créer, de transporter et d'exporter ses produits est devenue une question de sécurité économique.

• (1925)

Alors que le Canada bénéficie de toutes les ressources nécessaires pour jouer un rôle majeur sur l'échiquier international, et possède même de nombreux avantages compétitifs par rapport aux États-Unis, on traîne de la patte. Selon l'Institut économique de Montréal, l'investissement des entreprises par travailleur a chuté de 20 900 \$ en 2014 à 17 600 \$ en 2024, soit une baisse de 16 % en 10 ans. Au cours de la même période, les États-Unis ont augmenté leurs investissements par travailleur de 26 %. La question est donc de savoir si nous allons enfin saisir l'occasion de nous démarquer.

C'est ici que je veux revenir à ce qui devrait être le principe directeur de notre approche du projet de loi C-39. Ce qui compte, ce ne sont pas seulement les intentions des libéraux, ce sont les résultats. Le gouvernement peut nous dire qu'il veut réduire les délais. Nous allons regarder les délais. Il peut nous dire qu'il veut attirer les investissements. Nous allons regarder les investissements. Il peut nous dire qu'il veut développer les ressources naturelles. Nous allons regarder les projets qui sont vraiment construits. Il peut nous dire qu'il veut diversifier les marchés du Canada. Nous allons regarder les nouvelles infrastructures et les nouvelles exportations.

À un moment donné, il faut passer du discours à l'action, de la parole aux actes. Je pense que c'est précisément ce que les Canadiens attendent de leurs représentants. Nous allons poser des questions difficiles, demander des garanties, demander de la reddition de comptes, demander des échéanciers et demander des résultats, parce que les libéraux nous ont habitués à des annonces nombreuses, mais à des résultats qui tardent à venir. Si le gouvernement libéral veut réellement tourner la page sur cette façon de faire, alors il a aujourd'hui l'occasion de le démontrer.

Je crois que c'est là le véritable défi du projet de loi C-39. Ce projet de loi peut représenter un changement de direction et nous devons nous assurer que cette nouvelle direction mène vers un Canada qui construit davantage, qui produit davantage, qui exporte davantage et qui donne davantage de possibilités à ses travailleurs et à ses entreprises. Si l'an prochain nous sommes encore ici à parler des mêmes délais, des mêmes obstacles et des mêmes projets qui attendent encore une autorisation, nous devons être honnêtes et dire que le changement n'aura été qu'un changement de discours, et ce sera un échec.

Nous avons les ressources naturelles, les travailleurs, les entrepreneurs, l'expertise, ainsi que des partenariats commerciaux partout dans le monde. Ce que nous devons retrouver, c'est la confiance nécessaire pour investir, la prévisibilité nécessaire pour planifier et le courage politique nécessaire pour prendre des décisions, et c'est ce que nous allons rechercher dans le projet de

Ordres émanant du gouvernement

loi C-39. Est-ce qu'il permettra réellement d'accélérer les projets? Est-ce qu'il permettra réellement de réduire les dédoublements? Est-ce qu'il permettra réellement aux investisseurs de savoir à quoi s'attendre? Si la réponse est oui, alors le gouvernement aura peut-être notre confiance pour l'appuyer. Si la réponse est non, alors nous devons demander au gouvernement d'aller beaucoup plus loin, parce que le Canada n'a pas le luxe d'attendre.

Nous n'allons pas juger ce gouvernement sur ses intentions. Nous allons le juger sur ce qu'il construit. Nous allons le juger sur les investissements qu'il réussit à attirer. Nous allons le juger sur les emplois qu'il contribue à créer. Nous allons le juger sur les infrastructures qui sortent de terre, parce que le Canada a tout ce qu'il faut pour réussir. Alors, si le gouvernement veut réellement tourner la page sur l'héritage de l'ère Trudeau, s'il veut réellement démontrer que le Canada est de retour dans les grands investissements, qu'il ne le démontre pas seulement dans les discours, pas seulement dans les communiqués et pas seulement dans les projets de loi, mais plutôt sur le terrain, dans les régions, les ports, les chemins de fer, les industries et les entreprises. C'est là qu'on mesurera le succès du projet de loi C-39.

• (1930)

Alexis Deschênes (Gaspésie—Les Îles-de-la-Madeleine—Lis-tuguj, BQ): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son discours et de sa contribution. Il a dit, dans son discours, que les évaluations environnementales servaient à retarder des projets. Je trouve ça fascinant et j'ai le goût de l'entendre nous en dire davantage là-dessus. Est-ce vraiment ce qu'il pense?

Pense-t-il qu'on a mis sur pied des processus d'évaluation pour calculer l'impact sur l'environnement de projets comme des pipelines non pas dans le but d'avoir des réponses et d'essayer de faire en sorte qu'on améliore des projets ou qu'on bloque des mauvais projets, mais dans le but de ralentir des projets? Est-ce vraiment ce qu'il pense?

Jacques Gourde: Monsieur le Président, ce que j'ai vu dans le projet de loi C-39, c'est qu'on veut aller beaucoup plus vite avec les processus d'approbation en ce qui a trait aux études environnementales. On parle de délais peut-être aussi courts qu'un an.

On a connu une ère de huit ans. Là, ce gouvernement parle d'un an. Moi, j'ai déjà annoncé sur les ondes de LCN en 2007 que nous souhaitions que ce soit entre un et deux ans. À un moment donné, un projet doit aller de l'avant. En comité parlementaire, on verra ce qu'on peut faire concernant ce sujet.

[Traduction]

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement va de l'avant. Le projet de loi C-39 vise à accélérer un processus et à donner l'assurance que le Canada veut bâtir. Examinons ce qui s'est passé à Toronto le mois dernier, lorsque le premier ministre a accueilli des investisseurs du monde entier qui ont mis sur la table des sommes littéralement historiques, soit un demi-billion de dollars. Qu'il s'agisse de cet événement spécial particulier ou de la collaboration entre Ottawa et les provinces dans l'élaboration de grands projets, tout cela s'inscrit dans un contexte plus large visant à bâtir un Canada plus fort et plus sain pour tous.

Le député ne convient-il pas qu'une approche globale est la meilleure façon d'aller de l'avant et de faire ce que je viens de dire?

*Ordres émanant du gouvernement**[Français]*

Jacques Gourde: Monsieur le Président, c'est de la musique à mes oreilles d'entendre mon collègue qui a été présent à la Chambre au cours des 10 dernières années défendre des études environnementales vraiment très longues et des processus.

L'ancien gouvernement, sous Trudeau, a brisé la confiance des investisseurs. Ce gouvernement fait maintenant du rattrapage pour aller chercher de l'investissement à l'étranger, afin qu'on vienne investir au Canada, un travail que les libéraux auraient dû faire avant. Ils auraient dû continuer ce que nous avons fait, nous, avant 2015. Des investisseurs venant de partout au monde voulaient investir au Canada. Eux ont brisé la confiance des investisseurs et nous devons tout recommencer aujourd'hui.

Au moins, entendre ce discours-là plaît à mes oreilles.

Tamara Kronis (Nanaimo—Ladysmith, PCC): Monsieur le Président, mon collègue a fait un excellent discours. Je partage son approche prudente. Il faut voir comment ce projet de loi sera appliqué en pratique. J'aimerais lui demander ce qu'il entend de la part des gens de sa circonscription au sujet du projet de loi C-39.

● (1935)

Jacques Gourde: Monsieur le Président, c'est une excellente question. C'est très pertinent. Les gens veulent recevoir des approbations plus vite. Ils veulent moins de paperasse, moins de bureaucratie. En effet, nos entrepreneurs veulent un Canada meilleur, veulent un Canada plus riche et veulent donner des bons emplois à leurs employés. Ils veulent de la prospérité pour tout le monde.

Cependant, quand on frappe un mur pour ce qui est de la paperasse gouvernementale du fédéral et d'ailleurs, ça n'a aucun sens. Un projet de loi qui permettrait d'aller plus vite et de redonner au Canada sa grande dignité entrepreneuriale, ce serait donc merveilleux.

[Traduction]

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, j'aimerais avoir une idée claire de la position des conservateurs sur le projet de loi lui-même. Ont-ils l'intention de voter en faveur du projet de loi afin qu'il puisse être renvoyé au comité? Le député sait-il comment les députés conservateurs voteront sur le projet de loi?

[Français]

Jacques Gourde: Monsieur le Président, comme je l'ai indiqué dans mon discours, nous aimerions vraiment que les 240 pages de ce projet de loi soient étudiées de façon consciencieuse, ligne par ligne, pour nous assurer que l'avenir du Canada sera plus prospère. Cela me fera plaisir d'y participer.

[Traduction]

Salma Zahid (Scarborough-Centre—Don Valley-Est, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui au sujet du projet de loi C-39, Loi visant à bâtir un Canada fort. L'année dernière, nous avons demandé aux Canadiens de nous confier un mandat pour bâtir un Canada plus fort, plus résilient et plus prospère. Ce projet de loi est la plus récente mesure prise par le gouvernement pour concrétiser cette promesse.

Il est important d'examiner le projet de loi dans le contexte actuel, en tenant compte de la situation dans laquelle se trouve le Canada en tant que pays. Nous traversons une période difficile. Depuis des générations, notre économie s'est développée selon un axe nord-sud. Le Canada et les États-Unis sont des amis, des voisins et

des alliés de longue date. Nous avons la plus longue frontière non défendue au monde. Nous avons combattu côte à côte dans deux guerres. Nous partageons une langue et une culture, des humoristes et des joueurs de hockey. Nous nous rendons mutuellement visite pour nos vacances. Nous traversons la frontière pour acheter des produits d'épicerie ou faire le plein d'essence. Nous avons bâti conjointement des économies très étroitement interreliées. Il y a plus d'échanges commerciaux dans l'axe nord-sud que dans l'axe est-ouest. À Detroit et à Windsor, les composants automobiles font plusieurs allers-retours avant que les voitures sortent de la chaîne de montage. Le bois part de la Colombie-Britannique après avoir été récolté dans nos vastes forêts, puis revient à Vancouver sous forme de meubles.

Cette relation a fonctionné grâce aux valeurs, aux principes et aux intérêts que nous partageons, grâce à la stabilité de nos relations, et grâce à la conviction commune que nous avons besoin les uns des autres et que les différends entre amis, lorsqu'ils surviennent, peuvent être réglés à l'amiable.

Cette époque est toutefois révolue. Aux États-Unis, il y a une administration qui ne partage plus nos valeurs et nos principes et qui ne croit plus que le Canada sert ses intérêts nationaux. Elle préfère le chaos à la stabilité et est imprévisible. Même si nous acceptons que la relation actuelle soit une aberration et non le nouveau statu quo, le fait est que l'administration en place et la guerre commerciale qu'elle a bêtement déclenchée ont cruellement mis en évidence une vérité brutale: une économie reposant sur un seul partenaire commercial et une relation essentielle, avec tous ses œufs dans le même panier, est une économie sans fondations solides. Même si nous étions témoins du rétablissement d'une relation prévisible et fondée sur des principes et des valeurs communes avec les États-Unis, nous ne pouvons pas et ne devons pas retourner en arrière.

Les États-Unis seront toujours notre principal partenaire commercial et un allié important. Nos géographies et nos cultures sont trop semblables. Comme l'a si bien dit le président Kennedy lorsqu'il s'est adressé à la Chambre des communes en 1961:

La géographie a fait de nous des voisins. L'histoire a fait de nous des amis.
L'économie a fait de nous des partenaires. Et la nécessité a fait de nous des alliés.

Cependant, cela ne veut pas dire que nous ne pouvons pas bâtir une économie plus résiliente, qui ne se limite pas à vendre à un seul partenaire. Comme l'a déclaré le premier ministre, le Canada possède ce dont le monde a besoin. Renforcer le Canada, c'est bâtir un Canada plus sûr de lui, un Canada plus solide et un Canada qui se tourne vers les marchés mondiaux avec confiance en son identité et en ce qu'il a à offrir. Un Canada plus fort est un Canada plus résilient, qui ne dépend pas d'un seul partenaire commercial.

Comme l'a dit, à propos des États-Unis, l'ancien premier ministre Pierre Trudeau au cercle national des journalistes à Washington, en 1969:

Vivre à côté des États-Unis, c'est comme dormir à côté d'un éléphant: l'animal a beau être amical et calme, le moindre mouvement nous touche.

Ce ne sera pas facile. Les États-Unis sont juste à côté de nous. Mettre en place de nouvelles chaînes d'approvisionnement, pénétrer de nouveaux marchés et s'adapter à de nouveaux cadres réglementaires n'est pas chose aisée. Cela demande du temps et des investissements. C'est ainsi que nous rendrons le Canada plus fort, et c'est précisément l'objet de ce projet de loi: accélérer l'approbation des projets tout en respectant les droits des peuples autochtones et les normes environnementales les plus strictes, renforcer la résilience économique grâce à des chaînes d'approvisionnement plus solides, et moderniser et protéger les droits du travail pour la main-d'œuvre qui contribuera à bâtir un Canada fort.

Commençons par les autorisations de projets. Nous avons parlé de fixer l'objectif d'un an par décision. Le projet de loi C-39 mettrait en place le cadre nécessaire pour garantir que le gouvernement fédéral puisse se prononcer sur l'évaluation d'un grand projet dans un délai d'un an à compter de la présentation complète du dossier.

● (1940)

Comment est-ce qu'on y arrivera? On y arrivera en réalisant les diverses évaluations nécessaires en même temps plutôt qu'une après l'autre. C'est tout à fait logique. Je précise d'ailleurs qu'il ne s'agit absolument pas de relâcher les normes. Les évaluations seront toujours aussi rigoureuses et les normes seront toujours aussi élevées. Il s'agit strictement de procéder de manière plus efficace. Grâce au projet de loi, par ailleurs, la consultation des Autochtones fera partie intégrante du processus. Après tout, le consentement libre et éclairé des Autochtones, ce n'est pas une simple formalité de façade: c'est un devoir.

Venons-en à l'amélioration de la résilience économique. Comment peut-on garder le Canada au cœur de l'action? Grâce au projet de loi, le Canada créerait des corridors commerciaux stratégiques et il constituerait un bureau des projets de transport chargé de garder l'activité commerciale fluide. Il s'agit de moderniser nos ports en actualisant leur gouvernance et en adoptant de nouvelles stratégies de commerce numérique, de manière à les rendre mieux à même de soutenir la concurrence mondiale. Il s'agit aussi de définir des règles limpides et prévisibles, de façon à attirer durablement les investissements en capitaux. Nous voulons que les partenaires qui investiront dans le Canada apportent des retombées à la fois dans l'immédiat et pour les générations à venir. Lorsqu'il s'agit d'investir leur capital, les entreprises ont le choix. Elles cherchent donc des pays où les procédures ne réservent aucune surprise, où la réglementation est transparente et où elles savent à peu près à quoi s'attendre. Les changements proposés vont dans ce sens.

Enfin, parlons des droits des travailleurs. Je crois fermement au processus de négociation collective. Les syndicats se sont battus pour obtenir bon nombre des droits que les travailleurs d'aujourd'hui tiennent pour acquis, comme la semaine de travail de 40 heures et les congés de maladie payés. Selon moi, les meilleures ententes entre le patronat et les syndicats se concluent à la table de négociation. Le projet de loi C-39 vise à renforcer la protection des travailleurs syndiqués et sous réglementation fédérale. Il vise à renforcer la négociation collective en apportant des modifications au Code du travail qui aideraient les parties à régler les problèmes en milieu de travail et à négocier des ententes plus rapidement, tout en protégeant le droit fondamental de refuser de travailler par des moyens de pression.

Nous renforçons la capacité fédérale d'application de la loi en finançant l'embauche de 100 nouveaux agents de santé et de sécurité, ce qui augmentera la capacité d'inspection de 70 %. Le projet de loi

Ordres émanant du gouvernement

visé également à réduire les arriérés au Conseil canadien des relations industrielles grâce à l'embauche de 26 nouveaux employés.

Ce projet de loi assurerait la transparence et établirait des balises pour encadrer le recours du gouvernement à l'article 107 pour mettre fin à un conflit de travail, en obligeant le ministre à tenir compte des rapports de médiateurs indépendants ainsi que des répercussions sur l'intérêt national avant de décider d'intervenir. L'intervention dans un conflit de travail devrait demeurer une mesure exceptionnelle, utilisée en dernier recours. Comme je l'ai déjà dit, les meilleures ententes, les plus durables et les plus solides, sont celles qui résultent de négociations équitables et menées de bonne foi entre les employeurs et les travailleurs. Toutefois, lorsqu'une intervention est jugée nécessaire, le processus suivi et les motifs invoqués doivent être transparents afin que les Canadiens puissent déterminer si cette intervention était réellement justifiée.

Bâtir un Canada fort n'est pas facile, et ce n'est pas un travail prestigieux. Ce n'est pas le gouvernement qui bâtira un Canada fort, mais bien les Canadiens. Ce sont les familles canadiennes qui choisissent de manger des amélanches au déjeuner, de faire griller du bœuf albertain au souper et de servir des pêches ontariennes pour le dessert. Ce sont les entreprises canadiennes qui décident de pénétrer un nouveau marché ou de s'approvisionner en matières premières auprès d'un fournisseur établi dans un nouveau pays. Le rôle du gouvernement est de créer les conditions nécessaires pour faire du Canada un choix plus facile, plus prévisible et plus avantageux. C'est ce que cherche à faire ce projet de loi et, en l'appuyant, nous aidons les Canadiens à bâtir un Canada fort.

● (1945)

Tamara Kronis (Nanaimo—Ladysmith, PCC): Monsieur le Président, ma collègue a évoqué la possibilité de trouver des aliments provenant de plusieurs provinces pour le déjeuner, le dîner et le souper, et elle a parlé de la nécessité de bâtir un Canada fort. Je me demande si elle pourrait nous dire où en sont les efforts visant à éliminer les barrières commerciales interprovinciales.

Salma Zahid: Monsieur le Président, notre mandat est de bâtir un Canada fort, et ce, dès maintenant. Nous avons approuvé des projets d'intérêt national, et ces projets sont prêts à démarrer.

Il est vraiment plus qu'important, dans le contexte actuel, de garantir la réalisation de ces projets et de veiller à ce que les barrières au commerce interprovincial soient éliminées, afin que nous puissions disposer d'un processus d'approbation unique. Les projets d'intérêt national doivent être mis en œuvre plus rapidement.

[Français]

Alexis Deschênes (Gaspésie—Les Îles-de-la-Madeleine—Lis-tuguj, BQ): Monsieur le Président, je remercie ma collègue de sa contribution.

J'ai une question toute simple à lui poser: qu'est-ce qu'une région d'intérêt national?

Peut-elle le définir? C'est un des changements majeurs qu'apporte le projet de loi C-39. Lorsqu'on déterminera qu'une région est d'intérêt national, tous les projets dans cette zone n'auront pas à respecter une vingtaine de lois et à obtenir des autorisations.

Alors, qu'est-ce qu'une région d'intérêt national?

*Ordres émanant du gouvernement**[Traduction]*

Salma Zahid: Monsieur le Président, ce projet de loi, la Loi visant à bâtir un Canada fort, a été présenté dans le but de transformer la manière dont on construit au Canada. Il apporterait plus de rapidité, de certitude et de prévisibilité à l'évaluation des projets, afin que le Canada puisse les réaliser plus rapidement. Le monde évolue rapidement, et le Canada se concentre sur ce qu'il peut contrôler: bâtir au Canada une économie plus forte et un Canada uni et plus fort.

L'hon. Kody Blois (secrétaire parlementaire du premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, ma collègue a parlé de l'importance de bâtir rapidement. Elle a mentionné un grand nombre de produits. Je l'encourage à acheter aussi du homard de la Nouvelle-Écosse. Nous l'ajouterons à sa liste d'excellents produits canadiens.

Quand je suis chez moi, en Nouvelle-Écosse, les gens d'affaires de ma région me disent qu'il faut agir plus rapidement. La députée vient de Scarborough-Centre—Don Valley-Est. Peut-être pourrait-elle parler des conversations qu'elle a eues avec les gens d'affaires de sa région sur l'importance de ce projet de loi.

Salma Zahid: Monsieur le Président, il faut bien sûr aussi ajouter le homard au menu.

N'oublions pas le contexte dans lequel le gouvernement présente ce projet de loi. Nous sommes en guerre commerciale avec notre principal partenaire commercial, ce que nous n'avions pas prévu, mais nous ne pouvons pas faire marche arrière. Nous devons diversifier l'économie grâce à de nouveaux investissements et à de nouveaux partenaires commerciaux. Cet été, les entreprises de ma circonscription m'ont dit que nous devons diversifier nos échanges commerciaux, et ce n'est pas en mettant tous nos œufs dans le même panier que nous bâtissons un Canada plus fort pour les générations futures. C'est pourquoi il est crucial de construire plus rapidement et de faire avancer les projets d'intérêt national.

Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, bon nombre de ces grands projets profitent en réalité à des entreprises américaines et continuent d'expédier des produits canadiens aux États-Unis. Je me demande si la députée pourrait nous dire si, à sa connaissance, le gouvernement fait le moindre filtrage pour garantir qu'une analyse est réalisée avant l'annonce de projets d'intérêt national.

• (1950)

Salma Zahid: Monsieur le Président, les projets seront analysés, et il est important que nous utilisions des matériaux canadiens pour les bâtir, car c'est ce qui contribuera à bâtir un Canada plus fort. Nous devons bâtir plus rapidement et avec des produits canadiens. C'est primordial, et nous nous assurerons que des produits canadiens sont utilisés dans le cadre de ces projets.

Jenny Kwan (Vancouver-Est, NP): Monsieur le Président, le projet de loi C-39 est un projet de loi omnibus de 231 pages. Cette mesure législative prétend bâtir le Canada plus rapidement, mais son libellé soulève des questions sérieuses quant à savoir qui obtient du pouvoir, qui acquiert des certitudes et qui assume les risques. Le gouvernement affirme que ce projet de loi respecte les droits des Autochtones, qu'il protège les travailleurs et qu'il respecte les normes environnementales, mais les détails disent le contraire.

En ce qui concerne les droits des Autochtones, le processus de consultation est comprimé pour respecter le délai d'un an fixé par le

gouvernement, comme si les droits protégés par l'article 35 et les obligations issues des traités pouvaient s'insérer facilement dans un calendrier de gestion de projet. En ce qui concerne l'environnement, on privilégie le développement économique au nom de la rapidité, alors que les mesures de protection sont affaiblies. En ce qui concerne les droits des travailleurs, le projet de loi maintient un important pouvoir fédéral d'intervenir injustement dans les conflits de travail après que les travailleurs ont exercé leur droit de grève protégé par la Constitution.

Nous devons nous poser une question simple: pour qui est-ce plus rapide et qui en profite? Ce projet de loi touche à des aspects qui vont bien au-delà des échéanciers de construction. Il porte sur le pouvoir: le pouvoir des entreprises, le pouvoir des investisseurs, le pouvoir des ministres et le pouvoir croissant sur les travailleurs.

Commençons par les travailleurs. Le gouvernement affirme que le projet de loi offrirait une plus grande protection aux travailleurs, mais l'article 107 du Code du travail maintient un pouvoir d'intervention fédéral important dans les conflits de travail après que les travailleurs ont exercé leur droit de grève. Le gouvernement décrit les modifications prévues dans le projet de loi C-39 comme des garde-fous autour de ce pouvoir, mais les syndicats condamnent le projet de loi et le décrivent comme une atteinte aux droits des travailleurs.

Comme le président national du Syndicat canadien de la fonction publique, Mark Hancock, l'a clairement dit, la suppression des droits et des protections durement acquis par les travailleurs ne créera pas de certitude, cela aura l'effet contraire. Les travailleurs ne sont pas un obstacle à l'édification du Canada. Les travailleurs font partie d'Équipe Canada. Les gens qui exploitent nos ports font partie d'Équipe Canada. Les gens qui font rouler nos chemins de fer font partie d'Équipe Canada. Les agents de bord, les pilotes, les mécaniciens, les travailleurs des télécommunications, les travailleurs des postes et d'innombrables autres personnes font partie d'Équipe Canada. Ce sont eux qui rendent notre économie possible.

Le droit de grève existe parce que les travailleurs ont besoin d'un moyen de pression. Un seul travailleur ne peut pas négocier d'égal à égal avec une multinationale. La négociation collective modifie cet équilibre et le droit de grève donne à la négociation collective une véritable force économique. La plupart des travailleurs ne font pas la grève par commodité. Ils perdent leur salaire. Ils font peser une pression sur leur famille. Ils prennent des risques économiques réels. Une grève est généralement un dernier recours et c'est précisément pour cette raison qu'elle est efficace.

Selon la séance d'information du gouvernement lui-même, environ 95 % des conflits de travail dans les secteurs sous réglementation fédérale se règlent sans arrêt de travail. Si le système permet déjà de résoudre la grande majorité des conflits sans qu'il y ait une grève, pourquoi la solution serait-elle d'élargir le pouvoir d'intervention extraordinaire du gouvernement pour les 5 % restants? Le gouvernement a déjà invoqué l'article 107 dans des conflits impliquant Air Canada, WestJet, des ports, des chemins de fer et les travailleurs des postes.

Ce projet de loi risque de transformer les interventions exceptionnelles du gouvernement en un élément de plus en plus accepté des négociations collectives, et cela change le rapport de négociation. Si un employeur sait que le gouvernement peut intervenir lorsqu'une grève entraîne une pression économique importante, il sera moins enclin à en arriver à une entente à la table de négociation. Cette situation diminue la marge de manœuvre des travailleurs et soulève une question fondamentale sur l'expression « intérêt national ».

Une grève dans un port perturbe le transport des marchandises. Une grève des chemins de fer peut perturber les chaînes d'approvisionnement. Une grève au sein d'une compagnie aérienne peut perturber des déplacements. Les perturbations économiques sont aussi le mécanisme grâce auquel les travailleurs obtiennent du pouvoir de négociation. Si les perturbations économiques permettent de justifier une intervention du gouvernement, plus une grève sera efficace, plus il y aura de pression pour intervenir. C'est précisément la raison pour laquelle cette disposition inciterait les employeurs à ne pas négocier équitablement à la table de négociation. Cette prétendue mesure de protection n'éliminerait pas le pouvoir sous-jacent.

● (1955)

Il ne s'agit pas simplement d'une question liée au monde du travail. C'est une question de démocratie, car la démocratie ne s'arrête pas aux portes du lieu de travail. Les travailleurs méritent des droits et un pouvoir réel à la table des négociations. Ils méritent des lieux de travail sûrs, une protection contre les classifications erronées et le vol salarial, des normes du travail solides et un Conseil canadien des relations industrielles doté de ressources suffisantes. Ils méritent également un droit de grève qui soit effectif dans la pratique, et pas seulement protégé en théorie.

Aucun dirigeant syndical ne l'a réclamé. En réalité, ils réclament que le gouvernement abroge l'article 107. Au lieu d'aller de l'avant avec cette mesure, le gouvernement devrait appuyer le projet de loi d'initiative parlementaire de la députée de Winnipeg-Centre, le projet de loi C-247, qui vise à abroger l'article 107.

Je me permets maintenant d'aborder la question de l'environnement. Le gouvernement affirme que le Canada doit bâtir plus vite. Nous sommes d'accord. Le Canada a besoin de logements, d'énergies renouvelables, d'infrastructures de transport d'électricité et de réseaux, de transports en commun et d'industries propres, mais les lois environnementales ne sont pas de la bureaucratie. Ce sont les garde-fous qui permettent aux gouvernements de déterminer si un projet sert réellement l'intérêt général avant que des dommages irréversibles ne se produisent. Une évaluation d'impact pose des questions fondamentales: Qu'advient-il de l'eau? Qu'advient-il de la faune? Qu'advient-il des collectivités? Qu'advient-il des droits des Autochtones? Qu'advient-il de la santé humaine? Qu'advient-il du climat? Ce ne sont pas là des obstacles bureaucratiques. Il s'agit de la diligence raisonnable d'un gouvernement responsable.

Le projet de loi C-39 imposerait un délai d'un an pour l'approbation des grands projets, il créerait des régions d'intérêt national, il transférerait la responsabilité des évaluations des pipelines à la Régie de l'énergie du Canada, il autoriserait la tenue de certains travaux de construction préparatoires avant l'approbation définitive et il donnerait plus de pouvoir aux ministres pour modifier les conditions des projets. Le gouvernement promet que les normes environnementales resteront en place. Or, un projet complexe ne se décomplexifie pas parce que le gouvernement lui impose un délai de 12 mois, et un risque environnemental ne disparaît pas parce que le

Ordres émanant du gouvernement

processus d'approbation a été accéléré en vue de respecter ce délai de 12 mois. Le gouvernement ne peut pas faire bouger la nature plus rapidement. Il ne peut pas accélérer la régénération d'un écosystème endommagé, ni inverser la destruction écologique. Il n'existe pas de bouton pour annuler la disparition d'une espèce, la contamination de l'eau ou la destruction d'un écosystème. C'est pourquoi le principe de précaution est essentiel.

Prenons l'exemple du terminal 2 à Roberts Bank. Le projet a fait l'objet d'un examen fédéral assorti de conditions visant à atténuer les répercussions sur les épaulards résidents du Sud. Des organisations environnementales ont dit craindre que le nouveau cadre permette de modifier ou de supprimer les conditions imposées aux projets d'intérêt national. Voilà qui devrait amener chaque député à se poser la question suivante: si une condition a été imposée pour protéger une population menacée, dans quelles circonstances un ministre devrait-il pouvoir la supprimer après l'approbation du projet? Qui doit assumer les risques si cette protection est affaiblie? Ce ne serait ni le ministre ni les dirigeants d'entreprise. Le risque serait assumé par les écosystèmes, les collectivités et les générations futures. Ce n'est pas là une manière responsable de bâtir le pays. Il s'agit de transférer les risques des puissants acteurs économiques vers le public. La même préoccupation s'applique à l'autorisation de certains travaux préparatoires avant la décision finale concernant le projet.

Pourquoi commencer à modifier le paysage avant même d'avoir déterminé si le projet doit aller de l'avant? Une fois les travaux lancés, la pression politique et économique pour les mener à terme devient énorme. Une évaluation censée déterminer si un projet doit être réalisé risque de se transformer en un exercice de gestion d'un projet déjà entamé. Il ne s'agit pas simplement d'accélérer la prise de décision. On risque de modifier la nature même de la décision.

Viennent ensuite les droits des Autochtones. Le gouvernement affirme que les obligations de consultation restent en vigueur et qu'un centre de consultation de la Couronne coordonnerait le processus. Or, il existe une différence considérable entre simplifier l'administration et restreindre les droits. Les droits des Autochtones ne peuvent être réduits à un simple élément de plus dans le calendrier de gestion d'un projet. Le consentement préalable, donné librement et en connaissance de cause ne peut vouloir dire: « Nous disposons de 12 mois, alors dépêchez-vous. » La consultation doit être sérieuse, bien informée et avoir lieu avant que les décisions ne soient définitives. Les nations autochtones doivent jouer un rôle véritable dans les décisions qui touchent leurs terres, leurs droits et leurs territoires. Ce n'est pas un obstacle à l'édification du Canada. C'est indispensable pour bâtir adéquatement le Canada. Si le gouvernement prend la réconciliation au sérieux, il ne peut pas traiter la consultation des Autochtones comme une obligation gênante ni la considérer comme une formalité administrative.

● (2000)

L'hon. Kody Blois (secrétaire parlementaire du premier ministre, Lib.): Madame la Présidente, il y a évidemment des domaines où ma collègue et moi ne sommes pas d'accord, et cela fait partie d'une démocratie. La députée a parlé de l'importance d'agir plus rapidement, ce que le NPD a reconnu. Pourtant, elle n'a pas vraiment mentionné d'éléments du projet de loi qui, selon elle, pourraient être utiles à cet égard en cette période très importante pour le pays.

Ordres émanant du gouvernement

La députée a beaucoup parlé de la main-d'œuvre. Je vois des éléments qui me semblent importants: autoriser la négociation collective et vraiment exiger, par l'entremise du Code du travail, qu'elle commence après six mois, au lieu de quatre, dans les cas où les parties n'arrivent pas à s'entendre; enfin, accorder des ressources fédérales supplémentaires.

Je comprends que, dans l'ensemble, elle ne semble pas appuyer ce projet de loi. Y a-t-il quelque chose, dans ce projet de loi, dont elle pourrait dire aux Canadiens et aux gens qu'elle représente qu'elle approuve, objectivement? Y a-t-il quelque chose dont elle pourrait dire avec honnêteté qu'elle trouve bon?

Jenny Kwan: Ce que j'ai dit, madame la Présidente, c'est que le Canada a effectivement besoin de bâtir des infrastructures. Ce que j'ai dit, c'est qu'il faut bâtir des infrastructures au bénéfice des gens. J'ai posé une question pour savoir qui a le pouvoir, qui ressort gagnant et qui assume les risques. Or, d'après le projet de loi, c'est la population, l'environnement et les Autochtones qui doivent assumer tous les risques. Le gouvernement affirme vouloir bâtir rapidement, mais c'est à leur détriment. Une extinction, c'est irréversible. Lorsqu'on retire des droits aux travailleurs, des droits constitutionnels qui figurent dans la Charte même, et que le gouvernement se sert de ses pouvoirs, par l'intermédiaire de ce projet de loi, pour court-circuiter le droit de grève, les employeurs comprennent tout ce qu'il y a à comprendre, c'est-à-dire qu'ils n'ont pas besoin de négocier de bonne foi, et ça, c'est répréhensible.

Dan Albas (Okanagan Lake-Ouest—Kelowna-Sud, PCC): Madame la Présidente, moi qui viens de la Colombie-Britannique, j'ai vraiment aimé la présentation de la députée de Vancouver-Est, qui est toujours aussi circonspecte.

Le ministre de la Justice et le ministère de la Justice ont l'obligation absolue de déposer un énoncé concernant la Charte pour chaque projet de loi d'initiative ministérielle. Il y en a eu pour d'autres projets de loi majeurs. De toute évidence, celui-ci se rapporte à la liberté d'association et aux droits des travailleurs. La députée pense-t-elle qu'il faudrait, avant que le comité législatif spécial soit constitué pour le projet de loi C-39, que le ministre de la Justice dépose à la Chambre un énoncé concernant la Charte, de manière à ce qu'on connaisse l'opinion du ministère de la Justice sur la pondération du projet de loi C-39, en particulier en ce qui concerne l'article 107?

Jenny Kwan: Madame la Présidente, en effet, le gouvernement devrait déposer ces renseignements importants sur le projet de loi C-39, mais pas seulement sur le projet de loi C-39. Il y a eu de nombreuses occasions où les parlementaires et les Canadiens avaient le droit de savoir quels types d'évaluations juridiques ont été entreprises. En ce qui concerne l'article 107, quand le gouvernement inclut dans le projet de loi C-39 une disposition qui vise essentiellement à passer outre au droit constitutionnel des travailleurs de faire la grève, qu'est-ce que cela signifie devant les tribunaux? Quelle est l'analyse juridique du gouvernement? Dans le même ordre d'idées, a-t-on effectué une analyse juridique des droits des Autochtones?

[Français]

Jean-Denis Garon (Mirabel, BQ): Madame la Présidente, on peut comprendre la nécessité parfois de faire plusieurs évaluations en même temps pour accélérer des projets, tant et aussi longtemps que les évaluations sont faites. Or, avec ce projet de loi, on n'est pas dans cette dynamique-là. On est dans une dynamique où le gouvernement peut préapprouver un projet et que le projet aille de l'avant

pendant qu'on fait les évaluations, ce qui fait qu'on peut construire un pipeline alors que les évaluations ne sont pas complétées. On est complètement ailleurs.

Comment le gouvernement peut-il nous dire qu'il est important que les évaluations soient faites, mais de façon plus efficace, et en même temps préapprouver un projet qui causera des dommages importants pour la santé, la sécurité humaine, l'environnement, pour que le projet aille de l'avant sans que les évaluations soient faites?

• (2005)

[Traduction]

Jenny Kwan: Madame la Présidente, c'est exactement ce que j'ai fait valoir dans mon discours. Le gouvernement soutient qu'il peut construire plus rapidement, servir l'intérêt national et protéger l'environnement du même coup. Or, il veut approuver des projets à l'avance, avant même que le travail requis ait été effectué. Comme je l'ai dit, certains dommages sont irréversibles. Les écosystèmes ne se rétablissent pas automatiquement, et une espèce disparue l'est pour toujours. Voilà pourquoi il est si grave de ne pas respecter les dispositions destinées à protéger l'environnement.

[Français]

Alexis Deschênes (Gaspésie—Les Îles-de-la-Madeleine—Lis-tuguj, BQ): Madame la Présidente, pendant que l'automne fait son chemin à la Chambre des communes, un projet de loi va autoriser la destruction de l'environnement au Québec et au Canada, selon le bon plaisir de 28 personnes, soit le Conseil des ministres du gouvernement Carney. Le projet de loi C-39 fait beaucoup de choses, mais je vais m'attarder sur ce qui, à mon sens, m'apparaît le plus dangereux: désormais, l'autorisation sera donnée de détruire l'environnement, non plus seulement pour des projets d'intérêt national, mais aussi pour des régions entières, des régions d'intérêt national.

On dira peut-être que le Gaspésien en met beaucoup, mais ce n'est pas le cas. Je vais donner des exemples de ce que le projet de loi C-39 va permettre. Admettons qu'on veuille lancer un projet de mine de nickel, projet qui va détruire l'habitat du poisson. Il est interdit de détruire l'habitat du poisson en vertu de l'article 35 de la Loi sur les pêches. Or, si le gouvernement décide que le projet de mine de nickel est dans une région d'intérêt national, il n'y aura pas de problème, et on pourra mettre en avant ce projet de mine de nickel. On n'aura plus besoin de l'autorisation qui découle de l'article 35 de la Loi sur les pêches. C'est ce que le projet de loi C-39 propose.

Je vais donner un autre exemple. Disons qu'on veuille lancer un projet de ligne de transport d'électricité. Le problème, c'est que la ligne de transport d'électricité va accentuer le péril d'espèces déjà en péril. On peut penser au caribou gaspésien, par exemple, à la paruline, à la bécasse, à l'alouette, au pluvier. Toutes ces espèces se trouvent présentement sur la liste dans la Loi sur les espèces en péril. Eh bien, si le projet de ligne de transport d'électricité fait partie d'une région d'intérêt national, tel que l'auront décidé les 28 membres du Conseil des ministres du gouvernement Carney, il n'y en aura pas de problème. Normalement, on n'a pas le droit, en vertu de la Loi sur les espèces en péril...

La vice-présidente adjointe (Alexandra Mendès): Je rappelle au député qu'il n'est pas permis de désigner les députés par leur nom, y compris celui du premier ministre.

Alexis Deschênes: Madame la Présidente, je vous remercie de ce rappel au Règlement tout à fait justifié.

Ordres émanant du gouvernement

Si le gouvernement actuel décide que ce projet de ligne de transport d'électricité est dans une région d'intérêt national, même si on va mettre en péril des espèces ou entraîner leur disparition, ce qui serait normalement interdit, alors ce sera correct grâce au projet de loi C-39.

Prenons un autre exemple. Admettons qu'on souhaite lancer un terminal de gaz liquéfié. Cependant, pour ce faire, dans les travaux, on envisage de jeter des déchets en mer. Normalement, c'est interdit en vertu de la Loi canadienne de protection de l'environnement, dont une partie interdit l'immersion en mer de toutes sortes de substances. Or, si le gouvernement en place décide que ce projet de terminal de gaz liquéfié est dans une région d'intérêt national, alors, il n'y aura pas de problème. On n'aurait pas besoin d'aller chercher l'autorisation et on serait exclus de cette protection environnementale.

J'ai un dernier exemple à donner, toujours pour illustrer mon propos. Prenons un projet de pipeline. Malheureusement, dans la construction du pipeline, on doit rejeter des substances nocives pour les oiseaux migrateurs. Normalement, c'est interdit en vertu de la Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs. Cette loi interdit de rejeter des substances nocives pour les oiseaux migrateurs, mais, si le pipeline est dans une région d'intérêt national, telle que l'aura définie le gouvernement en place, il n'y aura pas de problème. Avant, c'étaient les projets d'intérêt national et, là, on a ajouté les régions d'intérêt national. Ce qui sera à l'intérieur de ces régions sera exclu de l'obligation d'obtenir des autorisations en vertu de la loi sur la protection des oiseaux migrateurs. C'est assez radical.

C'est pour ça que je dis ici que le projet de loi C-39 cherche à autoriser la destruction de l'environnement du Québec et du Canada, selon le bon plaisir du Conseil des ministres. La question suivante servira à savoir ce qu'est une région d'intérêt national. J'ai lu le projet de loi C-39, et j'ai vu qu'on définissait, au paragraphe 96(2), qu'une région d'intérêt national est une « Région dont le nom figure à l'annexe 3 ». J'ai trouvé l'annexe 3. Ça existe, mais il n'y a rien là-dessus. Il n'y a rien dans l'annexe 3. Il n'y a que le titre « Région d'intérêt national ». Les régions n'ont pas encore été identifiées parce que c'est le gouvernement, le Conseil des ministres, qui va décider plus tard ce que sont les régions d'intérêt national. Ainsi, 28 personnes vont décider, au Canada, et surtout au Québec en ce qui me concerne, qu'il y a des secteurs où on va pouvoir faire tout ce que je viens de dénoncer.

On me dira qu'elles vont quand même devoir se baser sur quelque chose. C'est un peu le cas, car il y a des facteurs dans la loi. On va pouvoir admirer la capacité de ce gouvernement à se garder une marge de manœuvre et un pouvoir discrétionnaire d'une ampleur plus grande que cette salle. On indique que, pour décider si une région est une région d'intérêt national, le gouvernement peut tenir compte de tout facteur qu'il estime pertinent. J'insiste sur le mot « peut ». Il n'est même pas obligé. Pour trouver plus large que ça, il faut faire le tour de la planète. Quand même, on est assez gentil dans ce projet de loi pour nous envoyer certains guides et on présente certains critères, dont celui-ci dont je vais parler parce que c'est le plus large qu'on puisse imaginer. On nous parle notamment d'une condition à ce que le projet puisse procurer des avantages économiques ou autres.

Ainsi, le pouvoir discrétionnaire accordé à ce gouvernement pour lui permettre d'autoriser la destruction de l'environnement est faramineux. Il est faramineux et il est inquiétant.

• (2010)

Lorsque le gouvernement aura décidé qu'une région est d'intérêt national, qu'arrivera-t-il? Je précise qu'on ne sait pas trop quels critères il va utiliser. De plus, j'ai bien hâte d'entendre les députés du côté gouvernemental nous dire qu'ils ont le goût que leur région soit une région d'intérêt national.

Je reviens au fait que plusieurs lois ne s'appliquent plus. J'ai parlé de la Loi sur les pêches, de la Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs et de la Loi sur les transports au Canada, par exemple. Auparavant, il fallait demander une autorisation pour construire un chemin de fer, mais ce ne sera plus le cas. J'ai parlé de la Loi maritime du Canada, qui gère les ports publics et la voie maritime; ce ne sera plus nécessaire dans les régions d'intérêt national. La section 3 de la partie 7 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, qui porte sur l'immersion en mer, a été tassée. La Loi sur les espèces en péril, on tasse ça, parce qu'on privilégie le développement. On tasse aussi la Loi sur l'évaluation d'impact et des règlements, par exemple le Règlement sur les refuges d'oiseaux migrateurs, le Règlement sur les réserves d'espèces sauvages et le Règlement sur les mammifères marins. Ce sont des choses qui devaient vraiment être totalement inutiles, bien sûr. C'est ce que fait le projet de loi C-39.

Une région d'intérêt national, on ne sait pas ce que c'est. Ce qu'on sait, c'est que, quand on sera dans une région d'intérêt national, toutes les lois — il y en a certaines que j'ai omises — ne s'appliqueront pas, parce que la loi présume qu'on a déjà toutes les autorisations quand on est dans une telle région.

Je vais terminer en disant que, l'ironie, c'est que 28 personnes vont définir ce qu'est l'intérêt national du Québec et du Canada et vont ainsi permettre la destruction de l'environnement. Moi, je pense que, l'intérêt national du Québec, c'est que le développement économique ne se fasse pas en détruisant notre environnement. Il est possible de développer notre économie sans compromettre nos habitats, nos habitats de poissons et nos espèces en péril. Il y a moyen de développer l'économie en pensant à nos petits-enfants. Malheureusement, le projet de loi C-39 écarte ça. Nous allons vers un développement économique destructeur. C'est la raison pour laquelle nous allons voter contre le projet de loi.

• (2015)

Guillaume Deschênes-Thériault (Madawaska—Restigouche, Lib.): Madame la Présidente, mon collègue présente un portrait un peu alarmiste. En effet, si on regarde le projet de loi, on voit que la mise en place de régions d'intérêt national ne va pas être aussi large que ce qu'il mentionne. Quand on voudra mettre en place une nouvelle région d'intérêt national, une étude devra être faite en vertu de la Loi sur l'évaluation d'impact. Cette étude va permettre de déterminer clairement la zone géographique et va évaluer quels types de projets peuvent être préapprouvés.

Il y a des obligations de consultation avec les communautés autochtones. Il y a des évaluations d'impact environnemental. Une fois que la région est définie, ce sont les projets qui ont été préapprouvés qui vont pouvoir être déployés. Si de nouveaux projets qui pourraient avoir un impact sur l'environnement sont présentés, ils vont devoir être soumis à un processus d'évaluation. Je pense que le processus qui est en place montre qu'on est capable de faire deux choses en même temps, soit développer l'économie et maintenir des évaluations rigoureuses.

Ordres émanant du gouvernement

J'aimerais demander à mon collègue s'il a lu la section dans laquelle il est clairement mentionné que les projets supplémentaires, qui n'étaient pas abordés dans l'évaluation initiale, vont devoir faire l'objet d'études d'impact environnemental.

Alexis Deschênes: Madame la Présidente, je remercie mon collègue et voisin de circonscription de sa question, qui est très bien fouillée.

En effet, il y a des évaluations environnementales qui vont devoir être faites avant, mais, lorsqu'on va définir qu'une région est d'intérêt national, c'est le Conseil des ministres qui va décider ça. Ce que la loi lui dit, c'est qu'il peut le faire selon tous les facteurs qu'il trouve intéressants ou pertinents. Une évaluation factice va donc être faite avant, mais, au bout du compte, le Conseil des ministres va faire ce qu'il veut pour déterminer ce qui est d'intérêt national et quelle est la région d'intérêt national. Ce qui risque d'arriver, c'est que des projets, peut-être entre nos deux circonscriptions, dans notre magnifique baie des Chaleurs, qui pourraient aller de l'avant sans que l'on considère l'impact sur l'habitat du poisson. Comme on le sait, il y a, à Belledune, des projets de développement industriel. Il y a des pêcheurs dans ma circonscription et je veux les protéger.

Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Madame la Présidente, je suis tout à fait d'accord avec les propos de mon collègue de Gaspésie—Les Îles-de-la-Madeleine—Listuguj.

Le projet de loi C-39 et une partie du premier projet de loi, soit le projet de loi C-5, ont détruit les lois environnementales et les droits des Autochtones. En ce moment, on n'a pas défini ce qu'est une région d'intérêt national ni un projet d'intérêt national.

Est-ce que mon collègue a des commentaires à faire à cet égard?

Alexis Deschênes: Madame la Présidente, je remercie ma collègue de cette excellente question. Je n'ai pas de commentaire, j'ai un vertige devant le pouvoir discrétionnaire abyssal.

Dans le projet de loi C-5, il était mentionné à l'article 4.1 que le Conseil des ministres, par décret, allait définir ce qu'était l'intérêt national. Ces 28 personnes du Conseil des ministres allaient nous le dire. Or, ce décret n'a jamais été rendu. Avant même de définir ce qu'est l'intérêt national, le gouvernement va plus loin en nous disant, dans le projet de loi C-39, qu'avant, c'était des projets d'intérêt national, mais que, maintenant, ça va être des régions d'intérêt national.

Jean-Denis Garon (Mirabel, BQ): Madame la Présidente, on comprend bien, dans le discours de mon collègue, ce qui se passe. Le gouvernement va choisir un projet. On comprend que le projet va être extrêmement polluant, de telle façon que les lois environnementales vont être de trop. Alors, le gouvernement va décider qu'il met une région autour pour exempter ce projet-là des lois environnementales.

Je trouve que mon collègue est très gentil envers le gouvernement. Je le trouve magnanime envers le gouvernement. Il parle du Conseil des ministres de 28 personnes. Depuis l'arrivée du nouveau premier ministre, on voit que, ce gouvernement-là, c'est un *one-man-show*. On parle de 28 ministres que le premier ministre peut congédier à son bon vouloir.

Est-ce que le collègue pense vraiment que 28 ministres vont être consultés ou est-ce qu'il pense qu'à la fin, ça va être les intérêts privés qui ont voix au Cabinet du premier ministre qui vont finir par faire approuver des projets?

• (2020)

Alexis Deschênes: Madame la Présidente, je pense que mon collègue a une grande expérience politique et que son commentaire est bien fondé sur son observation de ce qui se passe.

Le premier ministre va définir ce qui est d'intérêt national, ce qui est une région d'intérêt national. Ceux qui seront ses préférés, si je puis dire, bénéficieront d'un régime législatif distinct où il n'y a pas trop d'autorisations qui sont demandées, alors que tous les autres citoyens et entreprises du Canada — et ça, les conservateurs ne le soulèvent pas souvent — vont devoir continuer de subir les évaluations qui, à mon sens, sont bien fondées, bien que perfectibles.

[Traduction]

Colin Reynolds (Elmwood—Transcona, PCC): Madame la Présidente, c'est un grand honneur pour moi de prendre la parole au nom des vaillants habitants d'Elmwood—Transcona. Avant d'être élu député, j'ai travaillé pendant 20 ans comme électricien dans le secteur de la construction. Même si j'ai rangé mes outils quelques jours avant le déclenchement des élections, je n'ai jamais cessé d'appartenir à cette communauté de travailleurs. Je continue d'ailleurs d'exercer les fonctions de vice-président de la section locale 2085 de la Fraternité internationale des ouvriers en électricité au Manitoba, et j'en suis fier. Je m'adresse à la Chambre aujourd'hui avec l'expérience d'une personne qui a chaussé ses bottes de sécurité et pris ses outils chaque matin pour gagner sa vie et subvenir aux besoins de sa famille.

Le projet de loi C-39, Loi visant à bâtir un Canada fort, est un gros projet de loi omnibus. Le gouvernement libéral dit vouloir accélérer la réalisation de grands projets dans les secteurs des infrastructures, des ressources naturelles et des transports. Toutefois, en fouillant dans ce volumineux projet de loi, on découvre aussi des modifications importantes au Code canadien du travail. Le gouvernement libéral a regroupé dans un même texte de nombreux changements à des politiques qui auraient une incidence sur les relations entre les travailleurs, les employeurs et le gouvernement fédéral.

Le Canada doit bâtir. Nous avons besoin de plus d'infrastructures, de plus d'investissements et de plus d'emplois bien rémunérés, mais la façon dont nous traitons ceux qui contribuent concrètement à bâtir notre pays revêt une grande importance et devrait être une priorité.

Le projet de loi C-39 apporterait de nombreux changements à la législation fédérale en matière de travail. Le gouvernement libéral affirme que ces changements visent à moderniser le Code canadien du travail, à renforcer la négociation collective et à aider les employeurs et les salariés à trouver des solutions à leurs différends avant qu'ils ne dégénèrent en conflits de travail majeurs.

Parmi les modifications prévues par le projet de loi figure la création d'un poste de médiateur spécial, chargé d'intervenir lors de négociations difficiles et de faire rapport directement au ministre. Cela donnerait au gouvernement davantage d'occasions d'intervenir plus tôt dans les négociations délicates, au lieu de laisser les salariés et les employeurs régler leurs différends entre eux. Cela offrirait au gouvernement une nouvelle occasion de s'impliquer dans le processus de négociation. Le projet de loi élargirait également les possibilités d'intervention fédérale lorsque les salariés et les employeurs tentent de négocier leur première convention collective.

Des modifications concerneraient également les négociations multipatronales et les procédures accélérées de règlement des différends. Cela alourdirait les procédures et les responsabilités du Conseil canadien des relations industrielles. Le projet de loi propose également une modification du congé payé pour raisons médicales, la création de 100 postes d'agents de santé et de sécurité et le renforcement des effectifs du Conseil canadien des relations industrielles par l'ajout de 26 membres du personnel.

Il s'agirait de changements majeurs. Cependant, il faut vraiment s'attarder aux modifications à l'article 107 du Code canadien du travail proposées dans le projet de loi et à leur incidence sur les relations entre les employés et les employeurs. L'article 107 n'a rien d'une nouveauté, car il fait partie du Code canadien du travail depuis des dizaines d'années, soit depuis 1984. Pour l'instant, il confère au ministre de très vastes pouvoirs décisionnels. Le ministre est autorisé, lorsqu'il le juge nécessaire, à prendre des mesures de nature à favoriser la bonne entente dans le monde du travail et à susciter des conditions favorables au règlement de litiges. Le ministre peut également ordonner au Conseil canadien des relations industrielles de prendre les mesures qu'il juge nécessaires. Les changements proposés contiennent aussi des formulations vagues sur les pouvoirs du ministre et les circonstances où il peut les exercer.

Si le projet de loi C-39 était mis en œuvre, ces mesures devraient être prises en cas de litige entre les employés et les employeurs. En effet, un médiateur spécial serait nommé et sommé de terminer son travail dans un délai de 21 jours. Il produirait ensuite un rapport à l'intention du ministre. Le ministre devrait alors déterminer si une grève ou un arrêt de travail constitue une préoccupation importante pour l'intérêt national. Le ministre pourrait dès lors ordonner au Conseil canadien des relations industrielles de rendre une ordonnance sur le retour au travail, de prolonger une convention collective en vigueur ou d'établir un mécanisme de règlement exécutoire des différends.

Cependant, ce serait toujours au ministre qu'il reviendrait de définir ce qu'est l'intérêt national. On ne devrait pas donner plus de pouvoir au ministre pour intervenir dans un conflit légitime. C'est parce que ce pouvoir aurait une incidence directe sur les négociations collectives et les modifierait. Le droit de grève est l'un des principaux moyens de pression dont disposent les travailleurs au cours des négociations et il s'agit d'un droit constitutionnel. Si on leur enlève ce droit, l'équilibre des forces dans la négociation s'en trouvera modifié. Le rapport, intitulé « Ce que nous avons entendu — Bâtir un Canada fort pour tous », explique que la négociation collective fonctionne dans la plupart des cas et que, dans 95 % des cas, les « conventions collectives sont conclues sans arrêt de travail ».

Le Parti conservateur appuie le droit des travailleurs de s'organiser démocratiquement en négociant collectivement et en retirant pacifiquement leurs services, au besoin. Avec ou sans les modifications proposées dans le projet de loi C-39, l'article 107 permet au gouvernement d'intervenir et de mettre fin aux grèves légales. Cela touche directement le droit des travailleurs de faire la grève et de négocier une entente équitable.

• (2025)

Le gouvernement libéral prétend que l'article 107 ne serait utilisé que dans des circonstances exceptionnelles. Même s'il existe depuis plus de 40 ans, cet article du Code canadien du travail n'était généralement pas utilisé comme mécanisme pour mettre fin à des grèves

Ordres émanant du gouvernement

légales. Depuis 2024, le gouvernement libéral a régulièrement recouru à cet article pour mettre fin à des grèves majeures et imposer l'arbitrage. Les libéraux ont collaboré avec WestJet, le Canadien National, le Canadien Pacifique Kansas City, la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, les ports de la côte Ouest, le Port de Montréal, le Port de Québec, Postes Canada, le Syndicat des travailleurs et travailleuses des postes et, plus récemment, Air Canada. Bon nombre de ces interventions ont été contestées par les syndicats devant les tribunaux.

Le Congrès du travail du Canada et d'autres organismes ont fait valoir que le recours récent à l'article 107 porte atteinte au droit de grève des travailleurs et affaiblit la négociation collective de bonne foi. Un grand nombre de syndicats et d'organismes ont dénoncé les restrictions imposées au droit de grève et ont demandé qu'elles soient levées. Le Syndicat canadien de la fonction publique a récemment déposé une plainte contre le projet de loi C-39 du gouvernement libéral, soulignant que le droit de grève est protégé par la Charte des droits et libertés. Le projet de loi s'attaquerait à la capacité des travailleurs canadiens de négocier en leur retirant le droit à une négociation collective équitable.

L'article 107 pose des problèmes dans le processus de négociation collective. En l'absence d'un véritable processus de négociation collective, les employeurs ne prennent pas les négociations au sérieux, car ils savent que le gouvernement interviendra en cas d'arrêt de travail. L'intervention du gouvernement peut priver les travailleurs de leur pouvoir de négociation et inciter les employeurs à attendre que le gouvernement intervienne plutôt que de parvenir à un accord équitable. Telles sont les graves conséquences que pourrait entraîner l'adoption de ce projet de loi. Continuer à apporter des modifications importantes au Code du travail dans le cadre d'un vaste projet de loi sans dûment tenir compte des répercussions négatives serait néfaste pour les travailleurs canadiens et pour leurs droits. Le gouvernement devrait créer des conditions qui permettent aux travailleurs de négocier, et non se substituer à eux en tant que négociateur.

Le projet de loi C-39 ne porte pas uniquement sur le marché du travail. Il apporterait également des changements substantiels au cadre canadien d'approbation des projets et au cadre environnemental. Le projet de loi C-39 changerait la façon dont les décisions environnementales sont prises en vertu de la législation fédérale. Il propose qu'il n'y ait qu'une seule décision concernant un projet fédéral alors que le gouvernement fédéral prend actuellement des décisions distinctes. Il créerait un délai d'un an pour le processus d'examen fédéral. Il accorderait à certains organismes, comme la Régie de l'énergie du Canada et la Commission canadienne de sûreté nucléaire, un rôle plus important à la tête des examens des projets dans leur domaine respectif. Il conférerait également au ministre de l'Environnement un nouveau pouvoir lui permettant d'entamer des travaux préparatoires avant qu'une décision finale ne soit prise, s'il estime que le projet est dans l'intérêt public et s'il respecte certaines conditions. Le gouvernement libéral n'a pas le meilleur bilan pour ce qui est de choisir des gagnants et des perdants.

Ordres émanant du gouvernement

Par ailleurs, des modifications seraient apportées à la Loi sur les espèces en péril, à la Loi sur les pêches et à la Loi sur les eaux navigables canadiennes. Le gouvernement libéral soutient que les exigences en matière d'évaluation environnementale resteraient en vigueur et respecteraient les droits des Autochtones. Cependant, des organisations environnementales ont soulevé des préoccupations. Le Fonds mondial pour la nature Canada, le plus grand organisme international de conservation du Canada, a expliqué que des approbations plus rapides doivent toujours être en mesure de protéger les espèces et les écosystèmes, et que les changements proposés pourraient affaiblir les mesures de protection de l'environnement.

Le projet de loi C-39 poursuit de nombreux objectifs que les Canadiens comprennent. Nous avons besoin d'un système de relations de travail qui permette aux employeurs et aux employés de conclure des ententes durables. Le gouvernement devrait créer un système qui encourage la négociation au lieu de favoriser une dépendance des parties envers le gouvernement quand les négociations deviennent difficiles. Le gouvernement devrait proposer un critère d'intérêt national objectif et écouter les travailleurs et les employeurs qui sont assujettis à ces règles. La négociation collective n'est pas l'ennemie de la croissance économique. Elle fait partie d'un marché du travail efficace. Les travailleurs ont le droit de négocier et les employeurs aussi. Le rôle du gouvernement devrait être d'établir des règles équitables.

Je terminerai en posant aux députés la question que voici: un projet de loi omnibus est-il vraiment le bon outil pour apporter autant de changements importants sans examen ni consultation appropriés?

• (2030)

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, j'ai quelques observations et une question.

Chez moi, le gouvernement du Manitoba a ordonné aux travailleurs de la santé, par l'entremise de la Commission du travail du Manitoba, de retourner au travail. C'est parce que la province considère ces travailleurs comme essentiels.

Regardons l'article 107, auquel le député a fait référence. Je ne comprends pas ce qui a changé dans l'article 107 qui empêcherait le ministre d'intervenir maintenant. Il me semble que les changements proposés dans le projet de loi renforcent la reddition de comptes, car aujourd'hui, le ministre peut, en vertu de l'article 107, prendre les mesures dont parle le député.

Le député peut-il expliquer pourquoi il est maintenant davantage préoccupé par l'article 107? Qu'est-ce qui a changé?

Colin Reynolds: Madame la Présidente, je ne sens pas plus préoccupé qu'avant. Le hic, c'est l'invocation par les libéraux de l'article 107, qui existe depuis 40 ans. Il n'avait pas été invoqué par les gouvernements précédents. Or, au cours des deux dernières années, il l'a été à sept ou huit reprises.

Les exigences accrues en matière de reddition de comptes ne sont pas le problème. C'est le fait que la décision de renvoyer au travail des employés est confiée à une personne, et non dictée par une loi du Parlement. Je pense que la plupart des Canadiens respectent ce processus, mais il n'a pas été utilisé par le gouvernement au cours des dernières années.

[Français]

Alexis Deschênes (Gaspésie—Les Îles-de-la-Madeleine—Lis-tuguj, BQ): Madame la Présidente, je veux faire un petit bond en arrière et rappeler à mon collègue que le premier ministre conservateur Brian Mulroney, qui a été considéré comme un des premiers ministres les plus favorables à la protection de l'environnement, avait notamment signé pour le Canada la Convention sur la diversité biologique.

Aujourd'hui, qu'est-ce que mon collègue pense du projet de loi C-39, qui va permettre à des projets situés en région d'intérêt national d'aller de l'avant, bien qu'ils puissent mettre des espèces en péril?

[Traduction]

Colin Reynolds: Madame la Présidente, je pense que le principal problème ici est que les principaux changements dans le processus d'approbation des projets d'intérêt national seront tous gérés par un ministre, c'est-à-dire qu'ils seront à la discrétion d'une seule personne. Je pense que le fait d'intégrer tous ces changements majeurs dans un projet de loi omnibus n'est pas la bonne approche pour apporter des modifications aussi critiques aux lois nationales.

Dan Albas (Okanagan Lake-Ouest—Kelowna-Sud, PCC): Madame la Présidente, je remercie le député de son intervention aujourd'hui. Il apporte une perspective plutôt rafraîchissante.

L'autre député de Winnipeg, du côté des libéraux, a parlé de l'article 107. Il a notamment demandé ce qui pourrait poser problème aux conservateurs, en affirmant qu'il y a beaucoup de facteurs limitatifs. En gros, selon cette disposition, le gouvernement peut décider de ce qui relève de l'intérêt national sans vraiment définir ce que cela représente.

La question que je voulais soulever concerne l'article 4.2 de la Loi sur le ministère de la Justice. Le ministre de la Justice est légalement tenu de déposer un énoncé concernant la Charte pour chaque projet de loi du gouvernement. J'ai consulté le site Web, et il n'y en a pas. Le député croit-il que le gouvernement devrait déposer cet énoncé avant que le comité législatif spécial entame ses travaux sur le projet de loi C-39, afin que tous les Canadiens puissent connaître l'opinion du ministère de la Justice à l'égard des changements proposés dans le projet de loi C-39 dans le domaine du travail?

Colin Reynolds: Madame la Présidente, je suis tout à fait d'accord avec mon collègue.

• (2035)

Tamara Kronis (Nanaimo—Ladysmith, PCC): Madame la Présidente, le député a évoqué le caractère omnibus du projet de loi, c'est-à-dire son ampleur. Il a également évoqué le transfert considérable de pouvoirs vers le gouvernement et le Cabinet. Je me demande s'il souhaiterait également s'exprimer sur la rapidité avec laquelle ce projet de loi est présenté à la Chambre.

Colin Reynolds: Madame la Présidente, il est très préoccupant que toutes ces mesures — des changements majeurs en matière d'environnement et de travail — soient présentées sous la forme d'un projet de loi omnibus qui ne peut faire l'objet d'un débat ni d'un examen en bonne et due forme.

[Français]

Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Madame la Présidente, encore une fois, ce gouvernement, par ce projet de loi, tente d'accélérer des projets en passant outre de nombreuses lois que la Chambre a votées. Pour moi, c'est prendre la mauvaise voie. D'abord, sur le principe, soyons clairs: tous mes collègues qui sont ici souhaiteraient que les projets se réalisent plus vite. Nous sommes d'accord sur le principe d'une évaluation pour chaque projet, mais celle-ci doit être faite de la bonne façon, notamment en respectant la volonté des provinces et du Québec, surtout en matière d'environnement. Il y a également un principe qu'on ne doit pas oublier: l'acceptabilité sociale. C'est ce qui fait la différence entre un projet réussi et un projet qui va susciter une tonne d'opposition.

Je viens d'une région minière. Depuis plus de 100 ans, nous avons vu le développement minier de l'Abitibi—Témiscamingue évoluer. À une certaine époque, les lois environnementales n'étaient pas ce qu'elles sont aujourd'hui. C'est justement pour cette raison qu'il y a plus de 90 sites miniers abandonnés sur notre territoire. Au Québec, c'est plus de 335 sites qui sont abandonnés et qui vont coûter plus de 1,35 milliard de dollars à rembourser. C'est un exemple parmi tant d'autres de l'importance de respecter des lois environnementales rigoureuses. Sans cela, on ne fait que créer de nouveaux problèmes qui vont nous coûter encore plus cher dans quelques années. Les Premières Nations parlent de penser les projets pour les sept prochaines générations. La facture environnementale, même si on l'oublie aujourd'hui, il faudra la payer à un moment ou à un autre.

On peut aussi donner comme exemple de projets qui ont progressé trop rapidement celui de la mine de Malartic. Ce projet, qui a aujourd'hui une certaine acceptabilité sociale après plus de 20 ans d'existence, n'a pas commencé de la meilleure des façons au début des années 2000. Pour cette mine, plus grosse fosse à ciel ouvert du Canada, on a déplacé des maisons alors que la minière n'avait même pas encore son permis d'exploitation. Que serait-il arrivé si le permis d'exploitation avait été refusé? C'est une question qui pourrait se présenter aujourd'hui en raison du projet de loi C-39, parce que le gouvernement peut approuver un projet avant la fin de son étude environnementale.

C'est justement pour cette raison qu'il est nécessaire de suivre les processus de consultation et de respecter les lois. Les citoyennes et les citoyens comptent sur nous pour faire un travail: s'assurer de protéger notre environnement, nos milieux de vie et notre qualité de vie. Au fond, la question essentielle se retrouve ici: quel est l'intérêt national? Si je pose cette question au gouvernement, il m'offrira une réponse qui parle de développement économique, de développement de projets énergétiques, principalement pétroliers et gaziers. Si je pose la même question à mes collègues de l'opposition conservatrice, on me répondra sûrement la même chose. Un parti environnementaliste pourrait décider que la lutte contre les changements climatiques est d'intérêt national. Ainsi, grâce au projet de loi C-39, il pourrait décider de forcer la fermeture d'un pipeline au nom de cet intérêt national.

Bref, l'intérêt national est une donnée variable, et à voir ce que le premier ministre propose ici comme intérêt national, il s'agit simplement d'intérêts pétroliers, gaziers et nucléaires qui sont au centre de sa politique et de ses intérêts économiques personnels en lien avec Brookfield. On oublie que notre planète est dans un état la-

Ordres émanant du gouvernement

mentable, et ce qu'on nous propose, c'est de continuer d'aller dans cette voie. C'est dangereux.

La crise tarifaire avec les États-Unis devient un prétexte pour ce gouvernement pour faire avancer des projets plus rapidement en fonction du bon vouloir du Conseil privé, et ça crée un problème majeur de démocratie.

Les libéraux se targuent d'être les défenseurs de la Charte. Ils s'opposent aux lois du Québec parce que Québec utilise la disposition de dérogation pour se soustraire à certaines contestations judiciaires. Pourtant, ces mêmes libéraux aujourd'hui sont en train de se voter une disposition de dérogation de toutes les lois votées par la Chambre des communes. En effet, avec le projet de loi C-39, le gouvernement aura le pouvoir d'outrepasser, de contourner ou de suspendre les lois votées ici même. Ce que font les libéraux, c'est précisément ce qu'ils dénoncent et contestent devant la Cour suprême. C'est sans tenir compte du fait que ce gouvernement va créer deux régimes différents: ceux choisis par le gouvernement, qui vont outrepasser les différentes lois parce que les gens ont les bons contacts — un *chum*, c'est un *chum*, comme on dit —, et ceux des autres, qui devront se soumettre à toutes les lois.

● (2040)

Ainsi, une mine en Abitibi-Témiscamingue, selon son régime minier, se retrouvera à avoir d'un côté un régime qui nuira peut-être à l'acceptabilité sociale de la population et qui fera en sorte de braquer encore plus les gens, si c'est reconnu d'intérêt national; de l'autre, il sera important de faire les bonnes étapes, de consulter, de s'assurer de répondre aux préoccupations de la population avec toute la paperasse qui y est rattachée.

C'est pourtant cela qu'on devrait encourager.

Revenons à Malartic. L'Université du Québec en Abitibi-Témiscamingue a travaillé avec la minière et avec la population, afin d'améliorer le guide de cohabitation. Grâce à cette expérience et grâce au travail des chercheurs, les meilleures pratiques de consultation et de travail avec les communautés ont été développées en Abitibi-Témiscamingue et portent leurs fruits aujourd'hui, alors que le développement minier est beaucoup plus ordonné et socialement acceptable.

Je souligne que, si les lois qui ne sont pas adaptées à la réalité d'aujourd'hui constituent le problème, il y a une solution beaucoup plus acceptable, et c'est d'améliorer les lois. Tous les parlementaires vont travailler à changer ces lois et à les améliorer. Ce n'est pas en les contournant qu'on fait avancer les choses.

Néanmoins, personnellement, en tant que porte-parole en matière de transport, d'infrastructure et de collectivité, je dis qu'il y a des éléments positifs. Il faut bien être constructif parfois. La modernisation du commerce numérique est un exemple, notamment parce que certains documents sont encore exigés en format papier. Le Canada s'est basé sur une loi type sur les documents transférables électroniques pour l'ajouter au projet de loi C-39. Cela permettra ainsi de faciliter le commerce international tout en nous faisant entrer dans le XXI^e siècle.

Ordres émanant du gouvernement

Aujourd'hui, je rencontrais les Armateurs du Saint-Laurent. Ils soulignaient à quel point le Québec était à l'avant-garde dans le développement du transport maritime. Les investissements nécessaires sont importants et il faut considérer cela comme un levier de développement. Le Québec s'est doté d'une stratégie pour développer son industrie maritime. Cela a fait qu'une cohérence et une vision se sont créées autour du fleuve Saint-Laurent.

Les éléments soulevés dans le projet de loi sur le plan maritime sont intéressants. Il y a, il faut le reconnaître, une certaine vision. Cependant, contrairement au Québec, le Canada, agit encore à la pièce. C'est encore un exemple où le Canada pourrait s'inspirer du Québec. Il est possible, pour le fédéral, de mieux financer la stratégie québécoise, d'ajouter des sommes, afin de s'assurer que non seulement les grands ports, mais aussi nos ports de moyenne taille et les ports régionaux peuvent se développer, rénover leur infrastructure, continuer de répondre aux besoins des différents intervenants qui agissent sur le fleuve. Comme on le sait, plusieurs sont à la fin de leur vie utile.

Cependant, le fait de vouloir modifier la Loi sur le cabotage est un problème de ce projet de loi. C'est grâce à cette loi que nous avons un transport maritime local de qualité au Québec. Il suffit de prendre l'exemple de l'Australie, où le transport local est pratiquement inexistant en raison de l'absence d'une loi sur le cabotage.

Au lieu de faire en sorte que Transports Canada aborde ses besoins urgents avec les armateurs, il est préconisé de donner accès au fleuve à des bateaux sous pavillons étrangers.

Ajoutons que la notion de la situation d'urgence, un point extrêmement important, comme la question d'intérêt national, n'est pas explicitée, ce qui peut encourager des interprétations qui peuvent profiter à des navires étrangers plutôt qu'à nos transporteurs locaux.

Ayons le courage de soutenir notre industrie maritime locale, au lieu d'ouvrir la porte à des acteurs étrangers.

N'est-ce pas justement pour ça que les libéraux nous disent qu'il faut encourager les entreprises locales?

Je m'en voudrais de ne pas parler d'un autre point névralgique de ce projet de loi: l'attaque contre les travailleurs et les travailleuses.

Le rapport de force est attaqué directement, parce que le projet de loi C-39 permet à la partie patronale de s'asseoir sur ses deux mains en attendant que le gouvernement agisse ou plutôt que le Conseil canadien des relations industrielles, qui ne répondra pas de ses décisions devant la Chambre des communes agisse.

C'est ce qu'on peut appeler un déni de démocratie, et c'est sans compter que les nouveaux critères d'intérêt national, comme ceux de perturbations sociales graves, sont créés pour renforcer le retour au travail.

Une grève, c'est une perturbation sociale. Ce sont les travailleuses et les travailleurs qui font entendre leur voix. Ce sont des gens comme nous qui demandent simplement d'avoir un meilleur salaire et de meilleures conditions de travail.

Dans le dernier conflit de travail où le gouvernement est intervenu, l'employeur a perdu chaque fois du temps pour négocier en attendant que le gouvernement force un retour au travail, et tout cela, sans loi spéciale. Encore une fois, c'est une façon détournée pour le gouvernement d'éviter les parlementaires.

Ce projet de loi est une attaque contre les travailleuses et les travailleurs. On voit le gouvernement s'accorder une disposition dérogatoire pour éviter les conflits de travail, contourner, outrepasser ou suspendre les lois.

On parle beaucoup du président américain qui signe des décrets, mais ce gouvernement est en train d'emprunter la même voie. Pour contourner une loi, il suffira d'un gros crayon Sharpie noir et d'une signature.

Voilà, ce qu'est le projet de loi C-39 à mes yeux. Voilà, ce que ce gouvernement propose: cacher derrière des jeux de coudes plus de projets pétroliers gaziers, plus de projets nucléaires avec un site de déchets nucléaires situé à moins d'un kilomètre de la rivière des Outaouais, à 200 kilomètres d'ici.

● (2045)

Tout cela, c'est pour maintenir le modèle d'exploitation de nos ressources. En effet, actuellement, le Canada choisit de vendre les ressources naturelles au plus offrant en ne maximisant pas les retours importants. On est...

La vice-présidente adjointe (Alexandra Mendès): On est au-delà du temps.

L'honorable député de Madawaska—Restigouche a la parole.

Guillaume Deschênes-Thériault (Madawaska—Restigouche, Lib.): Madame la Présidente, notre collègue nous présente un discours enflammé. C'est toujours intéressant d'entendre de tels discours à la Chambre, mais il exagère un peu dans certains éléments.

J'aimerais rappeler qu'avec le projet de loi C-39, c'est très clair, on est en mesure de faire avancer plus rapidement des projets d'intérêt, des projets qui peuvent contribuer à l'économie canadienne, tout en respectant des normes environnementales rigoureuses.

L'un peut se faire avec l'autre, et ces normes devront toujours être respectées. Il a parlé de la liste des projets. Moi, je pense notamment à Churchill Falls, qui est le plus grand investissement en énergie renouvelable de l'histoire de l'Amérique du Nord. Je pense aux projets de développement éolien au large d'Halifax, donc au Canada atlantique.

J'aimerais entendre mon collègue se prononcer sur le potentiel de ces projets en matière d'énergie propre et sur la raison pour laquelle il est important d'avancer promptement pour les développer.

Jean-Denis Garon: Madame la Présidente, j'invoque le Règlement. Je me demande s'il est judicieux d'un point de vue parlementaire, eu égard au Règlement, de qualifier l'analyse d'un projet de loi d'un collègue d'exagération. Je me demande si ce ne sont pas des propos qui dépassent la limite de ce qu'on devrait accepter en matière de civisme ici à la Chambre.

La vice-présidente adjointe (Alexandra Mendès): Ce n'est pas à moi de juger ça. C'est au député de juger si c'est acceptable ou pas, si ça cause ou non un problème. C'est un mot qui n'est pas mauvais en soi.

L'honorable député d'Abitibi—Témiscamingue a donc la parole.

Sébastien Lemire: Madame la Présidente, ne vous inquiétez pas, je persiste et signe: j'ai peur, moi, quand je vois le projet de loi C-39. Il a suivi le projet de loi C-5 et le projet de loi C-15. C'est maintenant au tour du projet de loi C-39. Que reste-t-il de notre démocratie? Je suis très inquiet.

Le Conseil privé, ultimement, c'est qui? C'est probablement un ami du premier ministre de son conseil privé. Je prends l'exemple de Michael Sabia.

Michael Sabia connaît tous les secrets d'Hydro-Québec et ceux de la Caisse de dépôt. Il travaille maintenant pour l'intérêt canadien. Que reste-t-il de l'intérêt québécois? Je suis très inquiet de cette entente et de l'impact qu'elle peut avoir. Sincèrement, je m'en méfie énormément, parce que l'intérêt national du Québec est passé pendant des décennies par son hydroélectricité. Nous avons l'énergie la plus propre au monde. C'est une grande fierté, mais elle peut être menacée parce que le Canada développe les énergies du pétrole, du gaz et du nucléaire.

C'est l'une de mes grandes préoccupations.

Jean-Denis Garon (Mirabel, BQ): Madame la Présidente, je suis inquiet parce que, au moyen du projet de loi C-39, le gouvernement va se permettre de privatiser nos aéroports. Cela inclut l'aéroport de Mirabel. L'aéroport de Mirabel est construit sur des terres expropriées, violées et volées. C'est le fruit de crimes de la part du gouvernement fédéral, comme l'a reconnu une motion approuvée par la Chambre récemment. C'est un actif qui devrait servir la communauté, demeurer public et être un outil de développement économique.

Je me demande si mon collègue ne partage pas mes inquiétudes, particulièrement dans le cas de l'aéroport de Mirabel.

Sébastien Lemire: Madame la Présidente, on me permettrait d'avoir une pensée sincère pour les gens de Mirabel que j'ai rencontrés la semaine dernière. Il y avait une assemblée publique à laquelle mon honorable collègue le député de Mirabel a participé. Dans cette assemblée, il y avait des gens préoccupés. Ils étaient préoccupés par la venue d'un gouvernement qui veut justement imposer à la va-vite des projets d'intérêt national, comme celui d'un TGV, comme Alto, pour lequel l'acceptabilité sociale n'est pas présente, mais qu'on allait imposer par des lois qui sacrifieraient des terres agricoles en les coupant en deux et qui allaient scinder des communautés en deux.

Les gens de Mirabel connaissent la chanson, et cela a ni plus ni moins tué un grand esprit de la communauté. Les cicatrices sont encore vives. Il faut jaser avec les gens de Mirabel. Or la situation qu'a connue Mirabel va se reproduire dans Berthier—Maskinongé et à Rigaud, où nous étions il y a deux semaines, justement, pour entendre les préoccupations de l'ensemble des acteurs. D'ailleurs, on se rappellera qu'aucune évaluation des coûts n'est réaliste en ce moment pour ces projets. Est-ce cela, l'intérêt national, lancer notre argent par les fenêtres de façon irresponsable?

Je suis très inquiet.

• (2050)

Guillaume Deschênes-Thériault: Madame la Présidente, tout à l'heure, le terme « exagération » a incommodé mes collègues. J'aurais peut-être dû utiliser une expression plus populaire, comme « beurré bien épais » dans son discours. Bref, ma question portait sur les énergies renouvelables.

Le projet de loi C-39 va permettre d'accélérer la réalisation de grands projets d'envergure. Je pense à des projets d'hydroélectricité et à des projets de développement éolien.

J'aimerais savoir quel potentiel voit mon collègue dans le projet de loi C-39 pour développer des projets d'énergie renouvelable et pourquoi est-il important de le faire?

Ordres émanant du gouvernement

Sébastien Lemire: Madame la Présidente, que mon collègue de Madawaska—Restigouche le sache, je vais continuer de « beurrer épais » jusqu'à ce qu'on soit entendus à l'extérieur de la Chambre, parce que les Québécois vont se faire brimer dans leurs droits les plus fondamentaux, ceux de vivre dans un environnement sain. Il semble qu'un projet d'intérêt national peut décider que les lois d'intérêt du Québec, comme le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement et les lois environnementales, se retrouvent bafouées, comme les lois d'acceptabilité sociale.

Je donne un exemple. Moi, j'ai milité aux côtés de la communauté de Kebaowek pour la protection de leurs terres ancestrales, parce qu'elle avait l'obligation d'être consultée. Ça n'avait pas été fait par la Commission canadienne de sûreté nucléaire.

Je suis très fier d'avoir pu contribuer à l'adoption d'un amendement et d'avoir contribué à changer les choses à cet égard, et je remercie les conservateurs d'avoir accepté d'enlever la Loi sur les Indiens du projet de loi C-5. Cependant, les libéraux sont revenus à la charge avec le projet de loi C-15 et ils sont revenus à la charge avec le projet de loi C-39. Maintenant, on ne voit plus d'intérêt à consulter les Premières Nations, on bafoue ça et on s'en fiche. Ça, c'est un dangereux précédent. Tout ça, c'est pour implanter l'énergie nucléaire et le stockage de leurs déchets à proximité des sources d'eau potable, à proximité de 80 % de la population du Québec. Si c'est comme ça, oui, je vais continuer de « beurrer épais ».

Patrick Bonin (Repentigny, BQ): Madame la Présidente, nous nous retrouvons encore une fois à la Chambre pour parler d'un projet de loi qui s'ajoute à un projet de loi déjà existant. Il y avait le projet de loi C-5 qui était du jamais vu en environnement, qui bafouait 12 lois et 7 règlements et qui a été adopté — je le répète — ici, à la Chambre, avec l'appui de mes collègues conservateurs parce qu'ils voyaient évidemment leur intérêt national comme étant l'intérêt des pétrolières.

C'est exactement ce qu'on voit encore aujourd'hui. Il n'y a rien de national dans ce projet de loi là. C'est un projet de loi au service de l'accélération du programme politique pétrolier et gazier de ce gouvernement, sous prétexte qu'il faut améliorer le cadre législatif qu'on a construit au cours de décennies. Ça a pris des décennies pour développer un cadre législatif qui protège l'environnement, qui protège la santé de nos populations. Là, le gouvernement nous dit qu'il faut le mettre de côté parce qu'il faut agir rapidement, c'est dans notre intérêt national.

Un des arguments que les libéraux utilisent, c'est qu'il faut développer des énergies renouvelables. Pour eux, pour développer des énergies renouvelables, il faut mettre le cadre réglementaire de côté. Nous sommes tout à fait d'accord pour accélérer le développement des énergies renouvelables, mais nous le faisons au Québec déjà et nous le faisons en respectant les lois et les règlements.

Y aurait-il matière à améliorer à certains égards les évaluations environnementales des énergies renouvelables? C'est très certainement le cas. Est-ce que ça doit se faire à l'encontre des lois et des règlements? Non, et nous ne le faisons pas au Québec. Est-ce que ça doit se faire à l'encontre des consultations de la population? Non, et nous ne le faisons pas au Québec. Est-ce que ça doit se faire à l'encontre des évaluations environnementales en bonne et due forme? Non, mais c'est ce que propose le gouvernement. Il propose de bafouer les populations, les consultations, les évaluations environnementales et les lois sous prétexte qu'il y a un intérêt national.

Ordres émanant du gouvernement

Nous sommes tout à fait d'accord pour développer le Québec de manière intelligente, mais, ce que propose le gouvernement actuellement, c'est se donner des outils qu'on n'a presque jamais vus. Le projet de loi C-39 est mis de l'avant sous prétexte d'un intérêt national et il va même aller plus loin. Ce projet de loi permet de suspendre les lois et les règlements de manière indéfinie. Ça, ça veut dire pour l'éternité s'il le veut.

Non seulement les libéraux vont à ce point loin dans leur folie pétrolière et gazière, mais ils veulent également déclarer des régions dites d'intérêt national. Pour qui et par qui sont décidées ces régions d'intérêt national? C'est par ce gouvernement, par le premier ministre qui, on le sait très bien, est un complice des pétroliers et des gazières. La preuve en est que les libéraux viennent d'approuver un gigaprojet de pipeline de sable bitumineux avec 1 million de barils par jour, sous prétexte que c'est d'intérêt national. Ils nous disent qu'ils ont respecté leur loi, bien sûr, et qu'on peut voir qu'ils ont examiné des critères.

Quand on regarde le projet de loi C-39, c'est la même logique: ils se donnent des critères qu'ils ne sont pas obligés de respecter. Ils peuvent même se dire qu'ils vont considérer tout facteur d'intérêt comme étant intérêt national. Cela fait que, si, pour eux, c'est intéressant, c'est d'intérêt national et ils peuvent mettre toutes les lois et les règlements à la poubelle. C'est extrêmement préoccupant.

Lorsqu'on parle d'un pipeline, par exemple celui qui a été annoncé, les libéraux nous disent que ça va aider à lutter contre la crise climatique. Le ministère d'Environnement Canada évalue lui-même que c'est un pipeline de sable bitumineux d'un million de barils par jour qui va augmenter les émissions de gaz à effet de serre de 27,7 millions de tonnes de gaz à effet de serre au Canada juste pour produire le pétrole qui va se retrouver dans le pipeline. Ces 27,7 millions de tonnes de gaz à effet de serre, c'est plus que le tiers des émissions du Québec. Comment un gouvernement peut-il déclarer qu'augmenter les émissions de cette ampleur, pour le secteur le plus polluant au Canada, soit la production de pétrole des sables bitumineux, ça peut cadrer avec la lutte contre la crise climatique? De toute évidence, ce n'est pas le cas.

On voit donc déjà que tous les critères utilisés par le gouvernement sont bidon. Il n'y a aucune protection de l'environnement dans ce projet de loi là, malgré ce que dit le gouvernement qui prétend que ça va se faire dans le respect des lois environnementales. Si on regarde bien, tous les groupes environnementaux du Canada, sans exception, ont décrié ce projet de loi. Ils ont dit que c'est « bulldozer » la nature, que c'est un recul historique, que c'est du jamais vu en matière de recul environnemental.

• (2055)

Tous les groupes de droits environnementaux, des avocats spécialisés en environnement, disent que ce projet de loi est un grave recul environnemental.

Comment le gouvernement peut-il se donner des moyens exceptionnels de tasser 12 lois et 7 règlements, dont plusieurs lois environnementales, et prétendre que ça va protéger l'environnement? S'il respecte les lois environnementales, peut-être, mais ce n'est pas ça qu'il compte faire.

Pourquoi pense-t-on qu'il doit se doter de cet outil que le premier ministre pourra utiliser à sa guise? C'est parce qu'il veut contourner les lois environnementales. Sinon, il ne ferait pas ça. C'est très clair.

Lorsqu'on parle de ces fameuses régions dites d'intérêt national qu'on voit apparaître dans le projet de loi C-39, ce sont des régions complètes où des projets comme les pipelines, par exemple, seraient préapprouvés avant même qu'il y ait une évaluation environnementale. Prenons le cas du projet d'intérêt national du fameux pipeline de 1 million de barils par jour; ça veut dire que le gouvernement préapprouve le projet. L'entreprise va pouvoir commencer à construire son pipeline avant même que le projet soit évalué. Ceci pourrait avoir comme résultat que, à la suite d'une évaluation un tant soit peu crédible disant que ce n'est pas un bon projet, l'entreprise aura déjà commencé à travailler sur le terrain, à construire son pipeline et à investir de l'argent. Dans cet exemple, l'entreprise, c'est le gouvernement. C'est le gouvernement qui est prêt à investir 20 milliards de dollars en argent provenant du fédéral, 43 milliards de dollars au total d'argent public dans un projet dont il sera le maître d'œuvre et dans lequel l'entreprise privée ne veut pas investir.

Pense-t-on que le gouvernement choisira, à la suite de l'évaluation du projet, de ne pas aller de l'avant? Ça n'arrivera pas.

Si c'est une entreprise privée et que le gouvernement préapprouve un projet et qu'il lui permet de construire, l'entreprise va poursuivre le gouvernement en disant qu'il ne peut pas arrêter les travaux. Donc, c'est littéralement un bulldozer qui est en route et qui ne vise qu'à approuver les projets.

Lorsqu'on parle de projet préapprouvé, le gouvernement dit qu'il fera peut-être une évaluation environnementale. Peut-être, mais ce qu'il fait, c'est démanteler l'Agence canadienne d'évaluation d'impact. L'agence spécialisée dans les évaluations des projets est démantelée. Ce n'est même plus elle qui va être responsable de l'évaluation des projets de pipeline. C'est la Régie canadienne de l'énergie qui en sera responsable, elle qui est reconnue comme étant un repère de lobbyistes du secteur pétrolier et gazier. C'est une machine à approuver des projets de pipeline, des projets de gaz et des projets de pétrole. Je pense que la Régie n'a jamais refusé un projet pétrolier de son existence. Donc, c'est dans cette lignée de tasser les lois, de bâcler les évaluations environnementales et de prétendre que c'est des évaluations environnementales, alors que c'est fait, littéralement, par ceux qui veulent et qui ont un intérêt à ce que ça se développe.

Non seulement le projet de loi C-39 n'a aucun sens d'un point de vue environnemental, d'un point de vue de la logique des évaluations et de respect des populations, mais il va même plus loin parce que, dans ses 250 pages, on s'attaque également aux travailleurs. Ça n'allait pas assez loin de vouloir « scraper » l'environnement, ils disent qu'ils vont aussi « scraper » le droit de grève. Ça veut dire que le ministre aura le droit de décider si les travailleurs peuvent faire la grève, ou pas. Le ministre décidera, selon son opinion, si c'est d'intérêt national d'avoir une grève. Si ce n'est pas un des plus gros reculs de l'histoire des droits des travailleurs, je ne sais pas ce que c'est. Manifestement, selon la Fédération des travailleurs et des travailleuses du Québec, c'est un grave recul, une grave atteinte aux droits des travailleurs.

On n'est pas ici en train de débattre pour savoir si ça a de l'allure de développer des pipelines. On sait déjà que ça n'a pas d'allure. On est en train de débattre du respect de la démocratie et du respect du cadre réglementaire et législatif dont on s'est doté au cours des dernières décennies que ce gouvernement va « scraper », littéralement, en quelques mois.

Ce qui est inquiétant, c'est qu'on a face à nous un gouvernement qui agit de manière autoritaire, qui centre le pouvoir au bureau du premier ministre, qui dit vouloir lutter contre Donald Trump et, pour ce faire, qu'il fait du Trumpisme et qu'il développe les intérêts pétroliers et gaziers du Canada, mais qui, essentiellement, sont détenus, de manière majoritaire, par des États-Uniens.

En quoi ça peut-il aider à lutter contre M. Trump? Ça n'aide en rien.

Ce qui nous intéresse au Québec, c'est de développer les forces sur lesquelles nous sommes déjà assis et sur lesquelles nous pouvons construire. Ça, ça s'appelle les énergies renouvelables; ça s'appelle le transport collectif et ça s'appelle l'électrification des transports.

● (2100)

En effet, accélérons ces projets, respectons les lois, respectons la population, mais ne mettons pas aux rebuts notre population, notre santé et notre environnement pour des pétrolières.

Guillaume Deschênes-Thériault (Madawaska—Restigouche, Lib.): Madame la Présidente, j'aimerais rappeler à mon collègue que le projet de loi C-39 s'inscrit dans un contexte plus large, celui de tous les efforts que notre gouvernement a faits depuis un an et demi pour renforcer l'économie canadienne et québécoise, bien entendu. Ça s'inscrit dans la foulée des projets que nous sommes en train d'essayer d'accélérer, comme le projet de terminal à conteneurs de Contrecoeur. Ça s'inscrit aussi dans les grands investissements que nous attirons, notamment avec Churchill Falls, le plus grand investissement en énergie renouvelable de l'histoire de l'Amérique du Nord. Ça s'inscrit aussi dans la suite du sommet à Toronto, où il y a eu des engagements de plus de 500 milliards de dollars en investissement au Canada, dont certains au Québec.

J'aimerais entendre mon collègue sur un sujet. Reconnaît-il que le projet de loi C-39 s'inscrit dans la continuité de ces efforts pour renforcer l'économie canadienne et, par le fait même, l'économie québécoise également?

Patrick Bonin: Madame la Présidente, sauf le respect de mon collègue, c'est n'importe quoi. C'est n'importe quoi de dire qu'on va adopter le projet de loi C-39 qui est un giga recul sur le plan de l'environnement, des droits des travailleurs et de la démocratie, pour développer des projets d'énergie renouvelable. Nous le faisons déjà. Des projets comme celui de Churchill Falls, nous en faisons déjà au Québec. Nous le faisons depuis des décennies. On n'a pas besoin de se doter de superpouvoirs.

Ce que les libéraux veulent faire au moyen du projet de loi C-39, c'est essentiellement développer des pétrolières, des gazières et des pipelines, mettre de côté la lutte climatique et accélérer ces projets. Qui veut-on satisfaire ainsi? On veut satisfaire l'Alberta avec l'argent des Québécois. Ce sont des milliards de dollars pour développer des projets qui n'amènent rien et que, au contraire, on va payer trois fois: une fois pour le pipeline, qui va coûter 43 milliards de dollars, deux fois pour le projet de séquestration et de capture de carbone, qui va coûter 10 milliards de dollars de fonds publics et trois fois avec tous les coûts des impacts climatiques qu'on subit déjà, que ce soit les sécheresses, les canicules, les inondations ou tous les enjeux d'augmentation du prix de l'épicerie...

La vice-présidente adjointe (Alexandra Mendès): Je dois interrompre le député pour que d'autres questions puissent être posées.

Ordres émanant du gouvernement

L'honorable députée de Saanich—Gulf Islands a la parole.

Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Madame la Présidente, je remercie mon collègue de Repentigny de son excellent discours. Maintenant, pour les autres députés libéraux qui l'ont peut-être oublié, il n'y a pas que le projet de loi C-39. Il y a aussi le projet de loi C-5 de 2025 qui, actuellement, suspend des lois du Canada et qui donne le droit au Cabinet d'éliminer d'autres lois qui sont des obstacles. Le projet de loi C-5 reste le même en plus du projet de loi C-39 et, maintenant, les régions d'intérêt national. C'est clair que ce n'est pas la seule chose dans le projet de loi C-39. Il y a d'autres choses à améliorer, qui rendent les autres lois du Canada faibles et invisibles.

Je veux seulement demander à mon collègue s'il est possible d'imaginer améliorer quelque chose dans le projet de loi C-39 et, en même temps, le désastre du projet de loi C-5.

● (2105)

Patrick Bonin: Madame la Présidente, le projet de loi C-39 est tellement une catastrophe du début à la fin que je ne vois pas vraiment comment on pourrait l'améliorer pour le rendre acceptable. En toute franchise, il faudrait le rayer complètement, recommencer et se dire que, au Canada, on va respecter les lois et les règlements. Effectivement, on va accélérer les projets, mais ce sera en consultant les populations, en ne mettant pas aux rebuts notre environnement, et surtout en protégeant la santé de nos enfants aussi. Ce n'est pas ça que les libéraux font. Ils font exactement le contraire.

Ce projet de loi, d'après moi, devrait aller tout simplement à la déchiqueteuse.

Jean-Denis Garon (Mirabel, BQ): Madame la Présidente, disons la vérité: nous avons un premier ministre qui aime le pétrole, qui veut toujours plus de pétrole et qui veut produire plus de pétrole. C'est à se demander s'il ne mange pas ses céréales dans du pétrole le matin. C'est à ça que sert le projet de loi C-39: à faciliter ces projets-là et à contourner les lois.

Nous écoutons le député de Madawaska—Restigouche qui nous dit que nous sommes dans l'erreur et que le but est de faire de l'électricité propre, que c'est à ça que ça sert.

J'aimerais que mon collègue m'explique comment il se fait que nous, au Québec, avons fait les complexes La Grande-1, soit le complexe hydroélectrique de la Baie-James, de la Romaine et des éoliennes. Comment avons-nous bâti le Québec autour de l'énergie renouvelable sans avoir des projets de loi comme les projets de loi C-5, C-15 et C-39.

Sait-on que, quand on se chauffe, au Québec, c'est à l'énergie renouvelable? Comment cela se fait-il que, nous, nous ayons été capables et que M. Pétrole, qui nous sert de premier ministre, lui, ne soit pas capable?

Patrick Bonin: Madame la Présidente, c'est possible de bien faire les choses. Le Québec est un exemple. Il n'est pas parfait, mais il s'améliore. On a des gigaprojets éoliens qui se développent en collaboration avec les Premières Nations, avec les communautés, dans le respect de l'environnement. Ça, c'est l'avenir. Ce n'est pas le pétrole et le gaz sans la loi, comme le propose le gouvernement.

*Ordres émanant du gouvernement**[Traduction]*

Juanita Nathan (Pickering—Brooklin, Lib.): Madame la Présidente, le Canada va de l'avant dans le monde tel qu'il est sans attendre passivement que le monde devienne tel que nous le souhaitons. Nous nous concentrons sur ce que nous pouvons contrôler. Nous bâtissons une économie plus forte, plus indépendante et plus durable. Nous tirons parti de nos atouts et agissons rapidement pour ouvrir de nouveaux marchés, renforcer les chaînes d'approvisionnement et accélérer la mise en œuvre de projets aux quatre coins du pays. Nous veillons également à ce que les travailleurs bénéficient de la sécurité et des débouchés dont ils ont besoin pour réussir en cette période particulière.

Cette réussite nécessite un cadre de travail moderne qui protège et soutienne les travailleurs et les milieux de travail canadiens, ce qui revêt une importance particulière dans les secteurs relevant de la compétence fédérale. Ce sont ces secteurs qui sont le pilier de la croissance économique, du commerce international, des chaînes d'approvisionnement et des grands projets du Canada. Le projet de loi C-39 prévoit une série de nouvelles mesures destinées à soutenir les travailleurs qui les mettront en œuvre et à les aider à prospérer à l'avenir.

La force économique du Canada repose sur ses travailleurs, mais la demande croissante en infrastructures essentielles nécessite un renforcement des mesures de protection de ces travailleurs. Le projet de loi C-39 s'appuie largement sur des consultations menées auprès des syndicats, des employeurs et des partenaires autochtones de tout le Canada, qui ont tous confirmé la nécessité de renforcer les mesures de protection au travail afin de s'adapter à une économie et à des milieux de travail en pleine mutation. Les syndicats et les employeurs ne sont peut-être pas toujours d'accord, mais la protection des travailleurs est un sujet sur lequel ils s'entendent tous.

Le projet de loi C-39 prévoit un train de mesures de soutien aux travailleurs, proposées à la fois sous forme de modifications législatives et d'investissements. Je vais prendre un moment pour présenter chacune de ces mesures, en commençant par celles qui concernent la santé et la sécurité.

La sécurité au travail sera toujours une priorité absolue pour le gouvernement du Canada, car rien n'est plus important que de rentrer chez soi sain et sauf après une journée de travail. Nous savons que les accidents du travail, y compris les troubles psychologiques, ont un coût élevé pour les travailleurs et leurs familles, mais aussi pour l'employeur. Nous sommes également conscients que les principales mesures de sécurité au travail dans les lieux de travail sous réglementation fédérale ne sont pas parfaites et qu'il existe encore des lacunes dans leur application. C'est pourquoi nous avons sollicité l'avis des groupes d'employés et d'employeurs afin de renforcer ces protections. Leur apport a été inestimable et a contribué à définir la voie à suivre.

Le projet de loi C-39 est appuyé par des investissements ciblés visant à embaucher de nouveaux agents de santé et de sécurité. Cela signifie plus d'inspections, plus de prévention et plus de mesures de protection pour garantir que les travailleurs rentrent chez eux en un seul morceau après le travail, car nous savons que des lieux de travail sûrs et modernes profitent tant aux employés qu'aux entreprises.

J'aimerais maintenant parler de la classification erronée des conducteurs dans le secteur du transport routier. Dans le fameux modèle des chauffeurs au rabais, certains transporteurs poussent les

chauffeurs à se constituer en personne morale. Ces chauffeurs sont traités comme des entreprises indépendantes, même s'ils conduisent le camion du transporteur selon l'horaire du transporteur et qu'ils sont, à tous les égards, des employés. Le problème, c'est que ces chauffeurs peuvent alors perdre l'accès à des protections importantes auxquelles ils auraient droit en tant qu'employés. Je pense notamment au salaire minimum, aux congés payés, à l'assurance-emploi, au Régime de pensions du Canada et aux protections de la santé. Malheureusement, ce sont souvent les travailleurs les plus vulnérables qui sont les plus durement touchés, y compris les nouveaux arrivants au Canada.

Le Code canadien du travail indique déjà clairement qu'il s'agit d'une pratique illégale et qu'elle doit cesser. Cela nuit aux chauffeurs et désavantage injustement les employeurs honnêtes qui respectent les règles. L'Alliance canadienne du camionnage, la voix nationale de l'industrie du camionnage, réclame depuis des années des mesures plus énergiques. Elle a accueilli le projet de loi C-39 comme une occasion de donner au gouvernement de meilleurs outils pour récupérer les salaires qui sont dus aux travailleurs.

Le projet de loi s'appuie sur du travail déjà bien entamé. La prévention a toujours été au cœur de l'approche du programme du travail. Une équipe dévouée d'agents du programme du travail rencontre directement les employeurs et les chauffeurs pour leur expliquer leurs responsabilités et leurs droits prévus par le Code. Ils travaillent également de manière proactive avec leurs partenaires, dont les provinces et les territoires, pour lutter contre la classification erronée des conducteurs.

● (2110)

Pour ce faire, on mise sur des inspections proactives et ciblées, ainsi que sur des actions de sensibilisation et d'éducation. Dans le secteur du transport routier, cela s'est traduit notamment par des campagnes-éclairés d'inspection dans la région du Grand Toronto et d'Hamilton, ainsi qu'à Montréal. Depuis 2023, plus de 1 800 inspections et actions de sensibilisation ont été menées dans ce secteur.

Les conducteurs méritent d'être traités équitablement, et les employeurs qui respectent les règles méritent une chance équitable de soutenir la concurrence. C'est pourquoi le projet de loi C-39 s'appuie sur les mesures précédentes en apportant un soutien supplémentaire et en augmentant le nombre d'inspecteurs afin de poursuivre ce travail essentiel.

J'aimerais maintenant passer du transport routier au secteur aérien. Nos aéroports relient les entreprises et les voyageurs canadiens au reste du monde, mais aujourd'hui, lorsqu'un contrat de services aéroportuaires fait l'objet d'un nouvel appel d'offres, les travailleurs qui continuent d'exercer le même emploi perdent leur affiliation syndicale et leur convention collective.

Le projet de loi C-39 remédie à cette situation. Cette mesure législative étendra les droits du successeur en cas de nouvel appel d'offres dans l'industrie du transport aérien dans les aéroports. Ces protections s'appliqueront à tous les aéroports canadiens. Cela signifie que les travailleurs aéroportuaires conserveront à la fois leur représentation syndicale et leurs conventions collectives lorsque leur contrat passera d'un fournisseur à un autre.

Cette mesure a reçu un appui massif de la part des syndicats lors de nos consultations, et les employeurs ne s'y sont pas opposés sur le fond. Cela garantit sans aucun doute une stabilité pour les travailleurs et pour l'aéroport qui dépend d'eux. Cela contribuera grandement à renforcer la protection des travailleurs et à favoriser la stabilité et l'équité.

Protéger les salaires des travailleurs a toujours été l'un des piliers du cadre de relations de travail du gouvernement du Canada. Notre programme de protection des salariés offre déjà un soutien financier aux travailleurs canadiens qui ont perdu leur emploi et à qui leurs employeurs insolvable doivent des salaires. Depuis sa création en 2008, il a versé près de 750 millions de dollars en salaires impayés à plus de 210 000 Canadiens. Derrière chaque versement se cache un travailleur qui a perdu son emploi et qui n'a pas été payé.

Le projet de loi C-39 renforcera l'intégrité et la bonne gestion de ce programme. Pour ce faire, il comblera les lacunes existantes afin de garantir des versements plus prévisibles tout en empêchant l'utilisation abusive des mécanismes d'insolvabilité. Cela permettra de s'assurer que les versements sont effectués comme il se doit et au moment où ils doivent l'être. Les travailleurs admissibles ne méritent rien de moins.

Parlons des congés de maladie payés et des mesures que propose le projet de loi C-39 pour régler un problème récent. En effet, depuis décembre 2022, les employés du secteur privé sous réglementation fédérale ont le droit d'accumuler et de prendre jusqu'à 10 jours de congé de maladie payés par année. Cependant, ces congés s'ajoutent-ils à ceux que prévoient les régimes équivalents ou plus généreux qu'offrent certains employeurs, y compris à l'issue de négociations?

Dans le projet de loi C-39, nous tirons les choses au clair en expliquant mieux le fonctionnement des dispositions relatives aux congés payés. Il précise en effet que les dispositions du code qui visent les congés de maladie payés ne s'appliquent pas aux employés dont la convention collective prévoit un régime de congés de maladie plus généreux. Ainsi, la mesure préserve l'accès au maximum de 10 jours de congé de maladie payés pour tous les employés, tout en fournissant les précisions qui s'imposaient sur un point important, mais souvent mal interprété dans les secteurs sous réglementation fédérale.

Les Canadiens comptent sur nous pour travailler de concert afin de les épauler tout en assurant une prospérité durable au Canada, ce que fait justement le projet de loi C-39. Les éléments bénéfiques pour les travailleurs aideront le Canada à bâtir davantage, à bâtir mieux et à bâtir de manière plus efficiente. J'incite donc tous les députés à appuyer cette mesure législative qui fera date afin de mieux stabiliser le monde du travail. Après tout, c'est seulement en nous mobilisant derrière un même objectif que nous arriverons à bâtir un Canada fort.

• (2115)

Dan Albas (Okanagan Lake-Ouest—Kelowna-Sud, PCC): Madame la Présidente, je remercie la députée de ses observations au sujet de l'Office des transports du Canada. Celui-ci fait un travail remarquable, et je conviens qu'il faut soutenir nos travailleurs.

L'une des choses que nous pouvons faire pour aider les travailleurs, c'est montrer que le gouvernement a trouvé le bon équilibre. L'article 4.2 de la Loi sur le ministère de la Justice oblige le ministre de la Justice à déposer un énoncé concernant la Charte

pour chaque projet de loi d'initiative ministérielle. Les libéraux se plaisent à dire qu'ils sont le parti de la Charte.

La députée ne convient-elle pas qu'il serait raisonnable que tout le monde se mobilise et demande au ministre de la Justice de déposer un simple énoncé concernant la Charte afin que le comité chargé d'étudier le projet de loi C-39 puisse bien faire son travail?

Juanita Nathan: Madame la Présidente, je comprends tout à fait ce que dit le député. Je suis convaincue que le comité pourra recommander des amendements à l'étape de l'étude par le comité. Le député pourra alors présenter sa recommandation.

[Français]

Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Madame la Présidente, cet été, le ministre de la Transformation du gouvernement, des Travaux publics et de l'Approvisionnement a mentionné, au Québec, que la loi du Québec devrait s'appliquer avant celle du fédéral lorsqu'il y a un dédoublement. Dans des projets d'intérêt national, comme des mines, en particulier par chez nous, cela peut faire en sorte qu'il n'y ait pas de dédoublement.

Le fédéral demande une chose, le promoteur s'ajuste et, finalement, Québec demande autre chose en cohérence avec les notions environnementales, qui ne sont pas les mêmes. C'est ce qui fait que ça prend 15, 10 ou 7 ans pour faire une mine, et c'est un peu trop long.

Dans ce contexte, ma collègue est-elle d'accord avec son collègue pour que la loi du Québec s'applique en priorité et soit l'unique loi environnementale qui s'applique? Ou alors est-ce qu'on applique ce qui est dans le projet de loi C-39, essentiellement, en disant qu'on se fout complètement des lois des provinces, qu'on se fout complètement de l'acceptabilité environnementale et qu'on se fout complètement du droit des Premières Nations à être entendues et à faire respecter les droits ancestraux?

Qu'est-ce qui se passe maintenant? Est-ce qu'on peut respecter la volonté des collectivités locales?

[Traduction]

Juanita Nathan: Madame la Présidente, avec le projet de loi C-5, le gouvernement a éliminé toutes les formalités administratives du côté fédéral. Il revient maintenant aux provinces de travailler de concert avec Ottawa afin d'atteindre les objectifs.

En ce qui concerne l'approche « un projet, une évaluation », qui vise à réduire le chevauchement entre les examens fédéraux et provinciaux, celle-ci a déjà rallié sept provinces. J'ignore si le Québec figure parmi elles, mais si ce n'est pas le cas, je suis convaincue que le dialogue se poursuivra jusqu'à ce qu'une voie de collaboration soit trouvée.

Ordres émanant du gouvernement

● (2120)

Marcus Powlowski (Thunder Bay—Rainy River, Lib.): Madame la Présidente, la députée a parlé de l'incidence du projet de loi C-39 sur les négociations collectives, mais il me semble que l'article 107 du Code du travail protège également l'économie de manière plus large. Le projet de loi créerait de nouvelles conditions dont le ministre doit tenir compte. Avant de recourir à l'article 107, le ministre doit tenir compte du rapport d'un médiateur, mais il doit également prendre en considération l'intérêt national. Le texte définit ensuite plus précisément l'intérêt national en indiquant que le ministre doit tenir compte des « répercussions importantes [...] de la grève ou du lock-out sur l'économie canadienne » ou des « perturbations sociales graves, réelles ou potentielles ». À mon sens, cela devrait profiter à l'économie canadienne dans son ensemble, n'est-ce pas?

Juanita Nathan: Madame la Présidente, le député a raison. Les mesures prévues dans la partie intitulée « Un Canada fort pour l'ensemble de la population » instaameraient des garde-fous clairs concernant le recours à l'article 107, obligerait le ministre à examiner le rapport d'un médiateur spécial indépendant, à évaluer l'impact sur l'intérêt national et à garantir une plus grande transparence et une meilleure reddition de comptes à cet égard.

Tamara Kronis (Nanaimo—Ladysmith, PCC): Madame la Présidente, comme de nombreux Canadiens, je ne cesse de repenser au discours prononcé par le premier ministre à Davos.

Un bon orateur est capable de défendre les deux côtés d'une question. Je me demande donc ce que dirait le premier ministre, s'il siégeait de ce côté-ci de la Chambre, au sujet du projet de loi C-39, compte tenu de ces déclarations.

Dans son discours à Davos, le premier ministre a repris une métaphore rendue célèbre par Václav Havel, un homme d'État, auteur, poète, dramaturge et dissident tchèque. M. Havel a été le dernier président de la Tchécoslovaquie et le premier président de la République tchèque à une époque marquée par des bouleversements mondiaux. Il s'est d'abord illustré à titre de dramaturge lorsqu'il utilisait ses pièces pour critiquer le système communiste.

Le marchand de fruits et légumes métaphorique de M. Havel est un commerçant ordinaire qui met une affiche politique à sa vitrine tous les matins, non pas parce qu'il y croit, mais parce qu'il participe à un rituel pour se conformer aux exigences de son gouvernement, sans poser de questions et en faisant taire ses doutes.

Le premier ministre a déclaré au monde entier que nous ne devrions pas agir comme ce marchand de fruits et légumes et que nous devrions retirer ces affiches. Je suis d'accord avec lui et je pense qu'il ferait bien de suivre ses propres conseils.

Je crois le premier ministre sur parole quand il affirme que le projet de loi C-39 apporte une réponse aux véritables problèmes auxquels le Canada est confronté. Les conservateurs répètent depuis une décennie que l'approbation des projets d'infrastructure prend beaucoup trop de temps: les évaluations se chevauchent, la paperasserie abonde et il n'est pas rare que différents ministères demandent aux promoteurs les mêmes informations sous différentes formes.

La réduction des délais, une meilleure coordination à l'échelle fédérale, l'utilisation de documents commerciaux numériques et une attention particulière portée aux ports et aux corridors commerciaux sont autant d'initiatives bienvenues. Cependant, le gouvernement affirme avoir organisé des séances d'information sur le projet de

loi C-39, mais quand il organise des séances d'information avant de fournir le texte du projet de loi aux parlementaires ou aux médias, il ne sollicite pas de commentaires, il nous demande simplement d'afficher notre appui.

Cependant, les Canadiens ont des doutes. Les gens de ma circonscription veulent des réponses à leurs préoccupations environnementales. Les Premières Nations veulent savoir quelles seront les répercussions des projets du gouvernement sur elles. J'ai rencontré cette fin de semaine des dirigeants syndicaux de ma région qui sont indignés que le gouvernement sape ce qu'ils décrivent comme leur capacité à éviter les conflits de travail. En tant que députée, ce n'est pas à moi de répondre à ces questions. C'est à moi de les poser, dans cette enceinte que nous avons créée précisément à cette fin.

Un de mes collègues a souligné plus tôt qu'aucun énoncé concernant la Charte n'a été déposé pour ce projet de loi, comme l'exige l'article 4.2 de la Loi sur le ministère de la Justice. Le premier ministre ne veut peut-être pas savoir si ce projet de loi est constitutionnel, mais les Canadiens veulent le savoir, et les investisseurs voudront le savoir aussi.

Le gouvernement prétend vouloir passer de 13 économies à une économie canadienne unifiée. Il prétend vouloir bâtir un Canada fort. Il prône l'unité. En profitant d'une faible majorité pour faire adopter à toute vapeur un projet de loi après l'autre à la Chambre en imposant des échéances, en déposant des motions dilatoires qui coupent court au débat et en accusant quiconque pose des questions d'être déloyal envers le Canada, il exige que nous mettions tous une affiche à notre vitrine.

Lorsque j'ai pris la parole à la Chambre en juin dernier pour parler du projet de loi C-30, j'ai remarqué que le gouvernement nous demandait de légiférer d'abord et de comprendre ensuite. Quatre mois plus tard, je reçois toujours une dizaine de courriels par semaine, voire plus, de citoyens qui sont profondément préoccupés et troublés par les modifications apportées à la Loi sur les produits antiparasitaires par le projet de loi C-30, et qui me demandent de trouver un moyen de les faire abroger. Que dois-je leur dire? Devrais-je simplement leur dire de mettre une affiche à leur vitrine?

J'étais au comité lors du premier vote qui a eu lieu après que le gouvernement a obtenu sa majorité. Tout est enregistré. J'étais là et j'ai dit: « Nous allons monter à l'étage, et lorsque nous reviendrons ici, le gouvernement utilisera sa majorité pour mettre fin à la conversation au sein de ce comité. » C'est exactement ce qu'il a fait.

Ce n'est pas un gouvernement qui amorce des conversations. C'est un gouvernement qui met fin aux conversations. Le gouvernement ne réserve pas le temps nécessaire pour entendre les experts, les parlementaires et les Canadiens et vraiment les écouter. Il ne fournit pas les outils nécessaires, comme des énoncés concernant la Charte, pour dissiper les préoccupations de nos collectivités sur chacune des questions soulevées. Et quand le premier ministre gouverne par décret à 40 000 pieds d'altitude, qu'il oublie que le pouvoir du Canada réside dans la diversité d'opinions de ses habitants et qu'il nous demande encore une fois de voter d'abord et de comprendre plus tard, alors il exige que nous placions une affiche dans la vitrine.

• (2125)

Le premier ministre a un choix à faire. Il peut choisir d'enlever cette affiche et d'envisager la possibilité que les Canadiens ordinaires ont peut-être une contribution valable à apporter à cette discussion. Cette contribution s'exprime par le biais des débats à la Chambre, d'assemblées publiques, de consultations constructives, de la participation à des événements communautaires et de réponses sincères aux Canadiens qui font part de leurs préoccupations en ce qui concerne l'impact environnemental, les implications pour le travail et les répercussions que le projet de loi aurait sur leurs collectivités, peu importe nos opinions personnelles. Elle s'exprime lorsque nous reconnaissons la diversité des valeurs et des opinions qui caractérise le Canada. Elle s'exprime lorsque le gouvernement explique franchement ce qu'il fait. Elle ne s'exprime pas au moyen de comités spéciaux ou de projets de loi de 250 pages adoptés à toute vitesse.

Havel mettait en garde contre le décalage entre ce que les institutions disent et ce qu'elles font réellement. La promesse du projet de loi C-39, qui se résume par la formule « un projet, une décision, un an », illustre bien ce décalage, parce que le délai d'un an ne commence pas lorsque le projet est soumis au processus fédéral. Une fois que le compte est en marche, il peut être interrompu pour diverses activités réglementaires, prolongé pour assurer la coordination avec d'autres administrations et suspendu de nouveau par le Cabinet. Si le délai d'un an se termine sans décision du gouvernement, le ministre peut simplement publier les raisons du retard et fournir un nouvel échéancier.

Ce délai d'un an est extrêmement malléable. Dès que l'opposition tente de mettre les choses au clair, qu'elle pose des questions à ce sujet à la période des questions ou qu'elle ose simplement le faire remarquer, on lui sert aussitôt la litanie habituelle d'accusations. Dans ce cas-ci, on nous reproche de ne pas afficher le délai d'un an dans notre vitrine.

Nous devons avoir des discussions honnêtes au Canada. Nous devons réduire le décalage entre ce que les Canadiens pensent que le gouvernement peut faire, ce que le gouvernement dit qu'il fera et ce qu'il fait vraiment. Un processus réglementaire ne conserve son intégrité que si les personnes qui le conçoivent sont honnêtes quant à son fonctionnement. Les ministres sont censés rendre des comptes au Parlement. Les gouvernements sont censés rendre des comptes aux citoyens.

Le projet de loi C-39 compte 243 pages. Le premier ministre dit qu'il s'agit de la mesure législative la plus importante depuis une génération. Dans ce cas, il mérite un débat constructif à la Chambre et une véritable étude par un comité afin que nous, dans Nanaimo—Ladysmith et partout au Canada, puissions vraiment comprendre ce qu'il fera pour le bien de nos collectivités. Nous connaissons la différence entre accomplir quelque chose et prétendre qu'un processus a eu lieu.

Le premier ministre a dit au monde entier que la démocratie n'est pas que du théâtre. Je suis d'accord. J'aurais aimé qu'il exprime cela ici, à la Chambre des communes, dans le siège de notre démocratie, et non devant l'Union européenne et les médias internationaux. Le Canada n'a pas besoin de plus de théâtre procédural. Nous avons besoin de débats rassembleurs, où les meilleures idées sont assurées d'être mises à l'avant-plan d'une manière que tout le monde peut comprendre.

Ordres émanant du gouvernement

Je dis au premier ministre qu'il devrait enlever les affiches, demander aux Canadiens ce qu'ils pensent et écouter ce qu'ils ont à dire. Il devrait leur donner le temps de comprendre ce qu'il fait et les laisser participer au processus. Les Canadiens ont besoin de rapidité, d'investissements, d'infrastructures, de corridors commerciaux et de sécurité énergétique. Ils ont également besoin de dirigeants qui pensent vraiment ce qu'ils disent.

Au printemps, j'ai mis le gouvernement en garde: ce n'est pas parce qu'il a la capacité de faire quelque chose que ça veut dire qu'il devrait le faire. Ce projet de loi m'amène à réitérer cette mise en garde.

• (2130)

Le gouvernement a encore le choix. Il peut agir de manière proactive auprès des Canadiens et des collectivités en s'expliquant à l'avance à la Chambre et en comité, sans jouer la comédie et sans précipiter les choses. Compte tenu des commentaires que j'ai reçus de mes concitoyens et des préoccupations formulées par les autres partis à la Chambre, je prédis que si le gouvernement ne le fait pas, il se retrouvera fort probablement à devoir s'expliquer devant les tribunaux ou les lignes de piquetage.

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, tout comme la députée d'en face, j'ai moi aussi écouté le discours inspirant que le premier ministre a prononcé en janvier devant le monde entier. Je pense que l'ensemble des Canadiens étaient très fiers de ce discours. Cependant, tenter de faire des comparaisons, comme la députée essaie de le faire, pour ridiculiser le gouvernement et ses actions est, très franchement, ridicule. Je pense que cela nuit au débat.

Au bout du compte, la députée peut dire tout ce qu'elle veut et se montrer aussi critique qu'elle le souhaite, mais je peux lui assurer que, lorsque j'étais dans l'opposition et que j'écoutais Stephen Harper présenter des projets de loi, les conservateurs avaient en réalité pour habitude de présenter ces projets accompagnés d'une motion d'attribution de temps. Quelle exagération grossière de la part des députés d'en face, alors que nous avons un premier ministre et un gouvernement qui travaillent en collaboration avec les provinces, les territoires et les parties prenantes pour renforcer le Canada grâce à des grands projets et bien plus encore.

Je pense que la députée devrait réfléchir aux propos qu'elle a tenus. Ils étaient bien loin de ceux qui ont été entendus en janvier dernier en Suisse.

Tamara Kronis: Madame la Présidente, je crois que le député vient de valider mes propos.

[Français]

Alexis Deschênes (Gaspésie—Les Îles-de-la-Madeleine—Lestiguj, BQ): Madame la Présidente, je remercie ma collègue de sa contribution à ce débat.

J'aimerais poser une question sur une chose qui est prévue ou proposée dans le projet de loi C-39 et qui est, à mon avis, absolument hallucinante, soit la capacité du gouvernement de préapprouver des projets de développement. Autrement dit, il pourrait permettre qu'un projet de développement débute sans même qu'une évaluation environnementale ait été réalisée; les évaluations viendraient par la suite, puis on verrait ce qui arrive.

Qu'est-ce que ma collègue et son parti pensent de cette partie-là du projet de loi C-39?

*Ordres émanant du gouvernement**[Traduction]*

Tamara Kronis: Madame la Présidente, je pense qu'il y a beaucoup de dispositions dans ce projet de loi qui sont franchement renversantes et qui ont exactement pour effet de concentrer un immense pouvoir entre les mains du Cabinet, comme dans le sens évoqué par le député. Encore une fois, c'est peut-être ce que les Canadiens veulent en ce moment.

J'aimerais que nous puissions entendre en détail ce qu'en pensent les Canadiens, qu'ils aient le temps de réfléchir à ce projet de loi, d'en comprendre la teneur réelle, afin que nous puissions les représenter adéquatement plutôt que de devoir réagir à une mesure qu'on cherche, encore une fois, à faire adopter à toute vapeur.

• (2135)

Dave Epp (Chatham-Kent—Leamington, PCC): Madame la Présidente, je remercie ma collègue de son excellent discours. Je sais qu'elle examine les projets de loi très attentivement.

Le projet de loi C-39 est censé permettre de bâtir à une vitesse qu'on n'a pas vue depuis des générations. Évidemment, il faudrait abolir C-69 et C-48. Est-ce dans la partie 1, 2 ou 3? Je n'ai pas trouvé cette information. Dans quelle partie de cet énorme projet de loi parle-t-on d'abroger ces lois? Où ça se trouve?

Tamara Kronis: Madame la Présidente, je ne trouve pas les dispositions que le député cherche. J'ai toutefois pu trouver des transferts d'un immense pouvoir discrétionnaire au Cabinet, ce qui permettrait à celui-ci de définir plusieurs termes vagues et de faire au fond tout ce qu'il juge approprié.

[Français]

Guillaume Deschênes-Thériault (Madawaska—Restigouche, Lib.): Madame la Présidente, le projet de loi C-39 s'inscrit dans un contexte plus large, soit celui de tout le leadership de notre premier ministre et de notre gouvernement depuis 18 mois pour renforcer l'économie canadienne. Il y a seulement quelques semaines, à Toronto, on a annoncé que plus de 500 milliards de dollars d'investissements seront injectés au Canada, ce qui va permettre de renforcer notre économie. Le projet de loi C-39 va permettre de vraiment appuyer le plein potentiel de ces investissements.

Est-ce que ma collègue compte appuyer le projet de loi C-39 pour s'assurer qu'on voit vraiment le plein potentiel des investissements qui ont été annoncés à Toronto? Ceux-ci vont continuer d'affluer vers le Canada au courant de la prochaine année pour renforcer notre économie.

[Traduction]

Tamara Kronis: Madame la Présidente, le député d'en face a raison de dire que ce projet de loi fait partie d'un ensemble de mesures législatives. Il me semble qu'il y en a eu à peu près neuf ou dix en juin. J'espère avoir l'occasion de consacrer suffisamment de temps à celui-ci pour être en mesure d'évaluer exactement ce qu'il ferait. Une fois cela fait, je serais heureuse de discuter avec le député et de connaître son opinion sur ce que ce projet de loi ferait.

Robert Morrissey (Egmont, Lib.): Madame la Présidente, je suis heureux de prendre la parole ce soir pour appuyer le projet de loi C-39.

Au cours des dernières années, les Canadiens ont été témoins de la vitesse à laquelle des événements survenant hors de nos frontières peuvent avoir des répercussions sur notre économie. Un conflit à l'autre bout du monde peut perturber les marchés de l'énergie. Une insuffisance des capacités de transport peut faire augmen-

ter les coûts pour les entreprises canadiennes. En effet, une perturbation d'une voie ferroviaire, d'une autoroute ou d'un port peut toucher les producteurs et les consommateurs aux deux extrémités de la chaîne d'approvisionnement. Dans le contexte de ces réalités mondiales, le gouvernement a été élu après avoir exprimé sa ferme volonté de renforcer la souveraineté économique du Canada et de donner à notre pays les moyens de bâtir plus grand, plus fort et plus rapidement.

Nos chaînes d'approvisionnement, qui reposent sur les ports, les chemins de fer, les routes et les excellents travailleurs qui les font fonctionner, sont l'épine dorsale de notre économie. Par extension, des chaînes d'approvisionnement solides sont essentielles au plan ambitieux du gouvernement visant à doubler les exportations vers d'autres pays que les États-Unis, à réaliser de grands projets et à attirer des investissements records.

Essentiellement, la Loi visant à bâtir un Canada fort vise à renforcer nos chaînes d'approvisionnement. Cette mesure législative ambitieuse créerait des chaînes d'approvisionnement plus solides en prenant des mesures pour traiter le système de transport canadien comme un réseau commercial national intégré plutôt que comme un ensemble d'éléments distincts. Le projet de loi permettrait au gouvernement fédéral de désigner officiellement des corridors commerciaux nationaux et d'établir des mesures de rendement pour ces corridors. Cela signifie qu'il faut examiner le transport des marchandises dans l'ensemble d'un corridor, déterminer les points où les retards et les contraintes de capacité se produisent et mesurer le rendement du système.

Le projet de loi créerait également le Conseil national des corridors commerciaux. Son rôle consisterait à surveiller le transport des marchandises, à analyser les perturbations qui affectent ces corridors, à cerner les secteurs du système qui ne fonctionnent pas comme ils le devraient et à formuler des recommandations au ministre des Transports. Au fur et à mesure que nous investirons dans nos infrastructures commerciales, ces mesures garantiront que ces investissements seront dirigés là où ils auront le plus grand effet.

Ce projet de loi vise à passer d'une approche fragmentée à un système de transport intégré, et la fiabilité des corridors commerciaux a un impact réel. Un port congestionné peut entraîner des coûts d'entreposage supplémentaires. Un manque de capacité ferroviaire peut signifier que les grains restent dans les élévateurs plutôt que d'être acheminés vers les marchés. L'objectif du gouvernement est clair: moderniser les corridors commerciaux pour éliminer les goulots d'étranglement et faire en sorte que les Canadiens et les produits canadiens puissent se rendre à destination.

Le deuxième élément important, ce sont les ports. Les administrations portuaires canadiennes sont situées à certaines des plus importantes portes d'entrée de l'économie. Le projet de loi C-39 moderniserait leur gouvernance et leur donnerait une plus grande flexibilité commerciale et financière pour investir, générer des revenus et étendre l'infrastructure nécessaire au soutien du commerce. Il créerait de nouveaux conseils consultatifs autochtones, étant donné que les communautés autochtones sont des partenaires importants dans le développement et l'exploitation de l'infrastructure de transport du Canada. Surtout, ce projet de loi maintiendrait le rôle des ports en tant qu'organismes sans but lucratif et, grâce à une flexibilité accrue, permettrait d'accroître les possibilités de partenariats et de projets d'immobilisations.

Cependant, l'infrastructure n'est qu'une partie du défi. L'autre partie, c'est le système réglementaire qui l'entoure. Aujourd'hui, les entreprises peuvent être tenues de fournir des renseignements similaires à plusieurs ministères et organismes fédéraux, ce qui signifie plus de formulaires, de dédoublements et de coûts administratifs. Le projet de loi C-39 créerait des pouvoirs pour permettre un plus grand partage de l'information entre les institutions gouvernementales autorisées, pour réduire le fardeau administratif et simplifier les processus. Il favoriserait aussi le commerce sans papier en reconnaissant les dossiers électroniques transférables, conformément aux normes internationales. Cela se traduira par un échange de renseignements plus efficace, moins de duplication et une approche simplifiée en matière de formalités.

Le projet de loi C-39 cible également les approbations elles-mêmes. Il établirait un bureau des projets de transport au sein de Transports Canada pour coordonner les autorisations fédérales et les consultations relatives aux projets de transport. L'objectif est de fournir une voie plus claire pour les infrastructures de transport prioritaires et de soutenir l'objectif plus large du gouvernement, qui consiste à faire passer plus efficacement les projets de l'étape de la demande à celle de la décision. Sur ce point, le projet de loi est clair.

• (2140)

Je voudrais revenir sur l'objectif consistant à établir un cadre fédéral clair pour les infrastructures de transport prioritaires. Cela me ramène à l'époque où il y avait un débat autour de la construction du pont de la Confédération reliant l'Île-du-Prince-Édouard au continent. J'étais alors le ministre chargé de ce mégaprojet. À l'époque, il s'agissait de l'un des plus grands projets de l'histoire du pays. Ce projet, lancé en 1993, a été achevé en 1997, avant la date prévue et en dessous du budget initial.

Je ne suis pas certain que, 30 ans plus tard, ce projet aurait franchi les étapes du processus d'approbation dans des délais aussi courts. C'est un exemple qui montre comment nous pouvons bien faire les choses tout en protégeant l'environnement et en préservant les divers intérêts en jeu. En ce qui concerne le projet de loi C-39, je considère qu'il offre le cadre législatif nécessaire pour garantir que les projets dont le pays a désespérément besoin, à l'instar du pont de la Confédération en 1993, parviennent au stade où ils peuvent être approuvés.

L'objectif n'est pas d'éliminer les évaluations, mais de les coordonner. Il ne s'agit pas d'éliminer les normes, mais de réduire les chevauchements. Il ne s'agit pas de supprimer la consultation, mais de rendre les processus fédéraux plus cohérents et prévisibles tout en respectant les mêmes normes dont nous sommes fiers. Le Canada doit être en mesure de construire plus rapidement tout en continuant à le faire de manière responsable. Encore une fois, je repense au projet du pont de la Confédération.

Enfin, le projet de loi C-39 reconnaît que la résilience des chaînes d'approvisionnement dépend de la sécurité. Le projet de loi moderniserait le cadre canadien des habilitations de sécurité en matière de transport. Il élargirait les rôles et les fonctions auxquels les habilitations de sécurité en matière de transport peuvent s'appliquer, améliorerait les évaluations des risques, améliorerait l'échange de renseignements et renforcerait les pouvoirs en matière d'octroi, de refus, de suspension ou d'annulation des habilitations. L'objectif est de mieux faire face aux menaces complexes et en constante évolution, car la sécurité est un élément crucial de la résilience des chaînes d'approvisionnement.

Ordres émanant du gouvernement

Ensemble, ces mesures représentent une approche pratique et coordonnée pour renforcer les infrastructures et les systèmes qui permettent à l'économie canadienne de fonctionner. À micro-échelle, permettre à l'économie canadienne de fonctionner équivaut à permettre à l'économie de l'Île-du-Prince-Édouard de croître et de fonctionner, comme ce fut le cas lors de l'ouverture du pont de la Confédération en 1997, et comme c'est encore le cas aujourd'hui.

Il faut acheminer les marchandises des exploitations agricoles aux silos, des mines aux ports, des usines aux marchés et de nos collectivités aux clients du monde entier. Il nous faut des réseaux de transport qui peuvent suivre le rythme des investissements que nous faisons et des possibilités qui s'offrent à nous. Cela passe non seulement par de nouvelles capacités, mais aussi par une meilleure utilisation de celles que nous avons déjà. Il nous faut les informations nécessaires pour comprendre le rendement de nos corridors commerciaux. Il faut veiller à ce que nos ports disposent des outils et de la souplesse nécessaires pour croître, et il faut veiller à ce que, lorsque nous approuvons et réalisons de grands projets de transport comme celui du pont de la Confédération, nous le fassions avec la coordination et la prévisibilité auxquelles les Canadiens s'attendent.

C'est pourquoi renforcer les chaînes d'approvisionnement, c'est avant tout renforcer l'économie canadienne. Il faut doter le Canada de la capacité de transport, de la coordination et de la résilience nécessaires à l'économie d'aujourd'hui et à celle de demain. C'est comme ça que nous bâtissons un Canada fort.

• (2145)

Dave Epp (Chatham-Kent—Leamington, PCC): Madame la Présidente, j'ai aimé siéger aux côtés du député au sein du Comité permanent des pêches et des océans. J'ai généralement une perspective plutôt d'eau douce, tandis que la sienne est souvent un peu plus salée, sans doute en raison de l'environnement aquatique qui l'entoure.

Dans son discours, il a évoqué les réformes portuaires et celles concernant l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Le ministre des Transports a-t-il consulté les autorités portuaires locales et les élus municipaux avant d'accorder à Ottawa des pouvoirs d'intervention élargis sur leurs activités? S'il ne les a pas consultés, pourquoi?

Robert Morrissey: Madame la Présidente, toutes les situations exigent que le gouvernement mène une réflexion approfondie afin de prendre une décision qui réponde aux besoins du pays et de l'économie canadienne à tous les niveaux. Le gouvernement en tient compte lorsqu'il prend ces décisions, mais aussi lorsqu'il propose des modifications législatives.

[Français]

Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Madame la Présidente, j'écoutais le discours de mon collègue, mais, à un moment donné, j'ai décroché. Je me demande s'il croit vraiment à ce qu'il dit, notamment lorsqu'il a mentionné qu'on allait créer un conseil des Premières Nations qui nous dirait si les Premières Nations donnaient l'acceptabilité sociale. Ce n'était pas ça, l'esprit de l'archaïque Loi sur les Indiens. On n'aime pas son nom, mais ça a donné le droit de consulter les Premières Nations.

Ordres émanant du gouvernement

Qu'est-ce qui est arrivé avec le projet de stockage de déchets nucléaires à Chalk River? Il s'agit d'un projet récent qui a été mis sur la glace parce que les Premières Nations, particulièrement celle de Kebaowek, chez nous, l'ont contesté devant la Cour suprême. La raison, c'est qu'elles n'ont pas été consultées et que des espèces en péril sont menacées.

Qu'est-ce qui est arrivé à ce projet? Quand on l'a bâti, il fallait consulter les Premières Nations. On a consulté *Algonquins of Ontario*, mais cette association n'est même pas reconnue par les Premières Nations elles-mêmes. Les Algonquins ou les Anichinabés ne reconnaissent pas cette association. On l'associe à des « faux-Indiens », de prétendus Autochtones qui s'identifient eux-mêmes comme Autochtones, parce qu'ils sont métissés. Il n'y a pas de métis qui sont reconnus formellement. De plus, le projet de loi C-53 a été abandonné par la Chambre.

Est-ce que c'est ce genre d'association autochtone qui va donner le droit d'outrepasser le droit de consultation des Premières Nations? C'est un précédent qui est dangereux et si ça fait en sorte que des projets comme celui de Chalk River sont adoptés, moi, je décroche.

[Traduction]

Robert Morrissey: Madame la Présidente, le gouvernement a la responsabilité de veiller à ce que l'économie du pays affiche des résultats à la hauteur des attentes des Canadiens, afin de soutenir les nombreux programmes sociaux que nous avons mis en place et auxquels les Canadiens sont très attachés. C'est cela, gouverner. Je préfère que le gouvernement gouverne. Certains se contentent de se plaindre.

• (2150)

Pauline Rochefort (secrétaire parlementaire du secrétaire d'État (Développement rural), Lib.): Madame la Présidente, j'ai beaucoup aimé entendre le député décrire le projet du pont de la Confédération. Je me demandais s'il pourrait aborder quelques-uns des éléments qui ont permis de mener à bien ce projet dans les délais et dans les limites du budget.

Robert Morrissey: Madame la Présidente, c'était intéressant. Il s'agissait d'un mégaprojet lancé à l'époque par un gouvernement progressiste-conservateur qui, en période de récession, cherchait à susciter de l'intérêt pour l'édification du pays. C'était un projet novateur. Il s'agissait d'un partenariat public-privé, l'un des premiers grands projets du pays à être financé à la fois par le secteur privé et par le secteur public.

Les éléments clés du projet résistent encore aujourd'hui à l'épreuve du temps. Les dernières études techniques montrent que le pont est toujours dans une condition presque identique à celle du jour de sa construction. Il a été achevé avant la date prévue. Il a été livré dans les délais. Cela montre ce dont nous sommes capables au Canada lorsque tous les ordres de gouvernement choisissent de travailler ensemble et de faire passer les intérêts du pays avant les contraintes liées à la réalisation de ces projets particuliers.

Dave Epp (Chatham-Kent—Leamington, PCC): Madame la Présidente, c'est toujours un honneur de faire entendre la voix des habitants de Chatham-Kent—Leamington à la Chambre. Ce soir, je prends la parole au sujet du projet de loi C-39.

Il ne s'agit certainement pas d'une petite mesure législative. Le projet de loi C-39, Loi visant à bâtir un Canada fort, est un projet de loi omnibus substantiel qui porte sur l'approbation des grands pro-

jets, les transports, le commerce et le travail. Ce projet de loi, qui compte environ 250 pages, mérite un examen très attentif.

Madame la Présidente, je sais que je peux parler avec un bout de papier dans la main, mais si je tiens le projet de loi, est-ce considéré comme un accessoire?

La vice-présidente adjointe (Alexandra Mendès): Non.

Dave Epp: Ça ne l'est pas. Il est plutôt lourd et substantiel, alors je tenais à m'en assurer avant de poursuivre.

Il y a environ 15 mois, le gouvernement a présenté le projet de loi C-5, Loi visant à bâtir le Canada. C'était un projet de loi omnibus qui établissait un cadre visant à accélérer les grands projets et à réduire les chevauchements dans les évaluations fédérales. Le gouvernement a dit que le Canada devait construire « à une vitesse jamais vue depuis des générations ». Cela vous rappelle-t-il quelque chose? Aujourd'hui, un peu plus d'un an plus tard, le gouvernement revient à la Chambre avec un autre projet de loi omnibus majeur, promettant encore une fois plus de rapidité, de certitude et d'investissements.

Le gouvernement affirme que le projet de loi C-39 établirait un délai d'un an pour le processus décisionnel au fédéral. Précision importante: ce délai commence lorsqu'un promoteur a présenté une demande complète. Ce n'est pas un an à partir du moment où il entame le processus, mais supposément un an après que toutes les exigences requises ont été satisfaites. Ce délai ne comprend pas les pauses supplémentaires prévues à la discrétion du ministre, qui sont camouflées un peu partout dans le projet de loi.

La question que le Parlement devrait se poser est très simple. Qu'est-ce qui a réellement changé depuis le projet de loi C-5 et quelles preuves avons-nous que le projet de loi C-39 donnerait les résultats que les Canadiens peuvent constater? Il y a eu des progrès entre les projets de loi C-5 et C-39. Je n'aurais pas dit cela la semaine dernière. Un seul des 500 projets qui sont restés sur le bureau du premier ministre a été approuvé. C'est 0,2 %, soit un cinquième de 1 % des projets, et ce, en deux ans. Cependant, les libéraux ont réussi à augmenter une chose de 33 %, et c'est le titre. Ils ont ajouté le mot « fort ». Le projet de loi s'intitule désormais « Loi visant à bâtir un Canada fort ». C'est 33 % plus long que « bâtir un Canada fort ».

Le gouvernement décrit ce projet de loi comme un effort majeur visant à accélérer les projets, à renforcer les corridors de transport, à moderniser les relations de travail et à créer une plus grande certitude pour les investissements. Le gouvernement affirme qu'avec le projet de loi C-39, il y aurait une seule évaluation par projet. Ce sont des objectifs importants, et les Canadiens veulent que le Canada bâtisse. Nous avons besoin d'infrastructures, d'investissements et de réseaux de transport fiables, et nous devons exploiter nos ressources naturelles et acheminer les produits canadiens vers les marchés nationaux et internationaux, mais les Canadiens ont déjà entendu ces promesses concernant des approbations plus rapides. C'est pourquoi la question appropriée ne consiste pas simplement à savoir si le Canada affirme que ce projet de loi accélérerait les projets. La question est de savoir si le projet de loi éliminerait les obstacles qui empêchent les projets de commencer, tout bonnement.

Comme je l'ai mentionné dans une question que j'ai posée précédemment, je ne vois nulle part où il est prévu d'abroger le projet de loi C-69 et le projet de loi C-48. Si le gouvernement estime que son approche rendra le Canada plus compétitif, le Parlement devrait pouvoir examiner les éléments factuels qui étayent cette affirmation. Les Canadiens devraient savoir quels délais sont supprimés, comment ces mesures sont proposées et quels sont les avantages économiques escomptés. Si une mesure réduit le coût de la vie, les Canadiens ont le droit de savoir de quelle manière. Si elle le rend plus élevé, ils ont le droit de savoir pourquoi.

Je demande donc au gouvernement s'il dispose d'une évaluation indépendante de l'impact économique du projet de loi C-39 sur les familles, les travailleurs, les agriculteurs et les entreprises canadiennes. Quelles seraient les conséquences de ce projet de loi sur le coût de l'acheminement des marchandises vers les marchés? Quelles en seraient les conséquences sur les investissements? Quelles en seraient les conséquences sur l'emploi? Quelles en seraient les conséquences sur le coût de l'énergie et des transports? Ce sont là des questions légitimes à poser à un gouvernement qui demande aux Canadiens d'avoir confiance en un autre projet de loi omnibus majeur.

L'agriculture illustre parfaitement pourquoi ces questions sont importantes. Le projet de loi C-39 propose de prolonger de quatre ans l'interconnexion ferroviaire étendue en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba. L'interconnexion ferroviaire étendue permet à un expéditeur d'accéder à un réseau ferroviaire concurrent sur des distances réglementées plus longues que les 30 kilomètres habituels. Pour l'agriculture de l'Ouest, le transport ferroviaire fait partie de l'infrastructure économique qui détermine si les grains et les autres produits de base canadiens parviennent efficacement aux marchés nationaux et internationaux. Les agriculteurs ont besoin de certitude. Ils prennent leurs décisions des mois, voire des années à l'avance. Ils achètent des terres et du matériel, choisissent ce qu'ils vont cultiver, concluent des contrats et réalisent des investissements en partant du principe qu'ils disposeront d'un accès fiable aux moyens de transport et aux marchés.

Pourquoi faudrait-il mettre en place un nouveau projet pilote? Si l'interconnexion étendue vise à renforcer la concurrence et à faciliter l'accès des produits canadiens aux divers marchés, le Parlement devrait comprendre les arguments avancés par le gouvernement pour justifier, d'une part, sa limitation géographique et, d'autre part, le fait qu'il s'agisse d'une mesure de quatre ans plutôt que d'une mesure permanente.

• (2155)

Pourquoi la mesure est-elle temporaire et pourquoi se limite-t-elle aux trois provinces des Prairies? L'agriculture a besoin d'une sécurité à long terme, et il se pourrait que quatre années ne suffisent pas à apporter la sécurité dont l'industrie agroalimentaire a besoin. C'est précisément le genre de question à laquelle il faut répondre avant que le Parlement adopte ce projet de loi.

Cette question nous amène à une préoccupation plus vaste concernant la façon dont le gouvernement aborde les consultations. Les agriculteurs et les collectivités rurales sont très préoccupés par le projet de train à grande vitesse Alto. Le 19 septembre, des agriculteurs et d'autres personnes de diverses allégeances politiques se sont réunis à Rigaud pour manifester contre le projet et pour exprimer leurs inquiétudes quant à ses répercussions sur les terres agricoles et les villes rurales. Vendredi, j'ai assisté au sommet de Transport Futures, à Toronto, où de nombreux intervenants se sont in-

Ordres émanant du gouvernement

quiétés du fait que le projet de train à grande vitesse Alto n'avait pas fait l'objet d'une analyse de rentabilisation. Nous en avons aussi parlé aujourd'hui à la réunion du comité de l'agriculture.

Le gouvernement affirme avoir consulté le public sur ce projet. Pourtant, les agriculteurs et les municipalités des régions rurales qui se trouvent sur la voie proposée se battent pour bloquer le projet Alto. On ne dirait pas que le gouvernement écoute. Bref, la consultation doit aller au-delà d'une rencontre entre les gens et des représentants du gouvernement qui finissent par procéder exactement comme ils l'avaient prévu au départ.

Voici un autre exemple. Nous avons déjà vu ce qui se passe quand des Canadiens et des membres de l'industrie agricole se manifestent, fournissent des données probantes et demandent au gouvernement de revenir sur ses décisions. Le comité de l'agriculture a étudié la fermeture prévue de sept stations de recherche et fermes expérimentales fédérales. Il a entendu 27 témoins et reçu 15 mémoires. Au terme de son examen, le comité a recommandé à l'unanimité que le gouvernement réexamine les fermetures prévues et effectue des analyses coûts-avantages appropriées pour chaque site avant d'aller de l'avant.

Les arguments économiques en faveur de la recherche agricole sont considérables. Des témoins ont dit au comité que la recherche agricole stimule la productivité, l'innovation et la croissance économique à long terme. C'est le fondement d'un secteur dont la valeur se chiffrait à 150 milliards de dollars en 2024, qui soutient 2,3 millions d'emplois et qui exporte pour plus de 100 milliards de dollars de produits. Voici la question qui se pose: si le gouvernement souhaite réellement renforcer l'économie canadienne, pourquoi veut-il réduire les capacités de recherche dans un secteur qui contribue de manière si importante à notre économie et à notre sécurité alimentaire?

Cela nous ramène à la consultation. Le Syndicat national des cultivateurs et le Syndicat de l'agriculture ont critiqué publiquement la réponse du gouvernement, en faisant valoir qu'il n'avait pas donné suite aux recommandations unanimes du comité qui lui demandaient de réexaminer les fermetures prévues. Pour les dirigeants de l'industrie, c'est comme si les préoccupations du secteur canadien de l'agriculture étaient tombées dans l'oreille d'un sourd, ou dans l'oreille d'un gouvernement qui n'a jamais eu l'intention de les écouter.

Il en découle une question on ne peut plus sérieuse et raisonnable au sujet du projet de loi C-39: que se passe-t-il lorsque le gouvernement affirme avoir consulté les Canadiens et les parties intéressées, mais qu'il ne veut rien savoir des recommandations issues des consultations? Dans le contexte du projet de loi C-39, la question s'impose, puisque le gouvernement demande au Parlement d'envisager des changements majeurs dans divers domaines à la fois.

Ordres émanant du gouvernement

J'en viens maintenant à la partie 3 du projet de loi. Celle-ci propose des changements au Code canadien du travail en ce qui concerne la négociation collective, l'accréditation sur une base géographique, la négociation d'une première convention collective et le rôle du gouvernement à l'égard de certains conflits de travail. Ces changements d'envergure doivent faire l'objet d'un examen minutieux. Les Canadiens ne devraient pas avoir à choisir entre les infrastructures, les politiques publiques, les stratégies relatives aux transports et la politique du travail. Ce n'est pas un tout. On parle de trois dossiers distincts qui auront des effets distincts sur les Canadiens. Ils requièrent des témoins distincts, des expertises distinctes et des données factuelles distinctes. Si le gouvernement est convaincu que toutes les parties du projet de loi relèvent d'une politique gouvernementale judicieuse, alors il ne devrait pas avoir à redouter de consacrer le temps nécessaire à examiner chaque partie comme il se doit.

Les Canadiens n'ont pas besoin d'un ixième gros titre qui leur promet que tout ira bientôt mieux. Ce qu'il leur faut, c'est la preuve que les politiques du gouvernement améliorent bel et bien leur situation économique. Les Canadiens ont besoin d'un gouvernement qui est à l'écoute lorsque les agriculteurs s'expriment et qui prend les considérations parlementaires au sérieux. Ils ont besoin d'un gouvernement qui peut expliquer les coûts et les avantages qu'entraîneront ses mesures législatives. Ils ont besoin que le Parlement ait le temps voulu pour étudier les mesures législatives avant qu'elles soient adoptées. Les Canadiens méritent de l'information factuelle et un Parlement qui réponde de ses décisions. Les Canadiens méritent un gouvernement dont les gestes correspondent aux promesses qu'il a faites. Autrement, nous nous retrouverons encore ici dans un an à débattre d'un autre projet de loi, le projet de loi visant à bâtir un Canada très fort.

• (2200)

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, il est important d'examiner le projet de loi et les mesures prises depuis les dernières élections fédérales, lorsque les Canadiens ont choisi un nouveau premier ministre. Nous pouvons adopter une approche holistique pour bâtir un Canada fort. Prenons l'exemple de la réalisation des projets. Il n'y en a pas 500. Il y en a plus de 24 qui passent par le Bureau des grands projets à Calgary, dont un qui a été approuvé et dont la valeur est estimée à des milliards de dollars.

Prenons le cas de ce qui s'est passé à Toronto le mois dernier. Des investissements d'un demi-billion de dollars seront faits au Canada grâce aux relations du premier ministre et de la détermination des ministres à trouver des investissements pour le Canada. Ce projet de loi sert de complément pour bâtir une économie plus forte et plus saine. Une approche holistique n'est-elle pas la meilleure façon d'aborder la question?

Dave Epp: Monsieur le Président, je remercie le député de Winnipeg-Nord de ses observations et de ses questions, qui sont toujours très étoffées.

Un demi-billion de dollars: voilà le montant net des capitaux qui ont quitté le pays au cours des 10 dernières années. Pendant ce temps, tout ce que nous avons obtenu, ce sont une promesse et un sommet. S'il y a une chose que le gouvernement sait faire, c'est organiser des sommets, multiplier les promesses et poser devant les caméras. Je suis certain que de belles brochures accompagnent aussi ces promesses.

Cependant, ce qu'il faut, ce sont des résultats. Le premier ministre a promis de bâtir à une vitesse jamais vue depuis des générations. Le député est-il en train de dire que l'approbation d'un seul projet en deux ans correspond à une telle promesse? Je ne le crois pas. Je dirais plutôt le contraire.

Nous voulons bâtir. Le Canada a besoin de projets d'infrastructure, et les Canadiens les attendent. Or, au-delà des brochures attrayantes, des séances de photos et des annonces bien orchestrées, où sont les résultats? Les Canadiens veulent des résultats. Nous aussi. L'heure n'est plus aux annonces. Nous devons examiner le projet de loi comme il se doit, puis passer de la parole aux actes.

Eric Melillo (Kenora—Kiiwetinoong, PCC): Monsieur le Président, le député a parlé avec éloquence du fossé qui existe entre les promesses du premier ministre et la réalité. Je me demande simplement s'il souhaite nous en dire plus à ce sujet.

Près de deux ans après l'arrivée du premier ministre au pouvoir, aucun nouveau projet n'a encore été approuvé, et nous voilà presque à la mi-mandat. Le député pourrait-il parler de cet écart entre les beaux discours du premier ministre et la réalité vécue par les Canadiens?

Dave Epp: Monsieur le Président, observer le gouvernement, tant l'ancien que le nouveau, m'a en fait permis d'apprécier notre système de santé et sa capacité à traiter le tournis. Sur le plan rhétorique, ce gouvernement est passé d'un soutien aux taxes sur le carbone, à la priorité absolue accordée aux considérations environnementales et à l'annulation de sept projets de GNL déjà prévus, à l'affirmation qu'il allait agir à une vitesse sans précédent. Ce revirement nous a littéralement donné le tournis. Les libéraux ont repris certaines de nos mesures et les ont mises en œuvre à moitié.

Ce qui manque encore, ce sont les preuves. Un seul projet a été annoncé en deux ans, avec de l'acier chinois, soit dit en passant. Je suis du genre sceptique, et les libéraux devront me montrer des preuves, après que nous aurons examiné cette mesure législative comme il se doit.

• (2205)

[Français]

Guillaume Deschênes-Thériault (Madawaska—Restigouche, Lib.): Monsieur le Président, à écouter mon collègue conservateur, il n'y a jamais rien de bon qui se passe. Ce serait le temps qu'il reconnaisse tous les efforts qui sont faits et tous les résultats obtenus depuis un an et demi pour renforcer l'économie canadienne.

Il veut des exemples concrets. Le sommet de Toronto a attiré un total de 500 milliards de dollars en investissement au Canada qui vont aller à des projets dans nos communautés, qui vont appuyer nos travailleurs et qui vont appuyer notre économie. Ce sont des exemples concrets. Les 24 projets qui sont à l'étude par le bureau, l'ensemble des projets qui sont déjà en construction, l'expansion de ports, l'expansion des différents projets pour lesquels des pelles sont déjà dans la terre sont des exemples concrets qui sont liés au leadership de notre gouvernement depuis notre élection l'année passée.

J'aimerais savoir si mon collègue va finalement reconnaître le travail que nous faisons pour renforcer l'économie canadienne et nous donner son appui concernant le projet de loi C-39.

[Traduction]

Dave Epp: Monsieur le Président, je tiens à rappeler au député d'en face que le projet de loi C-5, le projet de loi omnibus visant à bâtir le Canada, a été adopté dans cette Chambre avec notre appui.

C'est nous qui avons dit « allons-y ». C'est nous qui avons dit qu'il faut vraiment faire avancer le Canada. Les preuves ne sont pas là. Et nous voici saisis, un an plus tard, de la Loi visant à bâtir un Canada fort.

Charles Sousa (Mississauga—Lakeshore, Lib.): Monsieur le Président, le projet de loi C-39, Loi visant à bâtir un Canada fort, propose d'importantes modifications législatives qui s'inscrivent dans les efforts déployés par le gouvernement pour protéger l'avenir économique du Canada, notamment par une réduction du fardeau réglementaire dans le secteur canadien des transports.

L'année dernière, la Chambre a adopté la Loi visant à bâtir le Canada afin d'accélérer les projets d'intérêt national et d'éliminer les obstacles au commerce international et à la mobilité des travailleurs. Aujourd'hui, je suis heureux de dire que nous avons continué à travailler fort au cours des derniers mois pour faire avancer de nouveaux projets et simplifier les processus.

Pendant une grande partie de notre histoire, les Canadiens ont pu compter sur un environnement commercial prévisible et sur une relation stable avec les États-Unis. Les choses ont changé. L'intégration économique qui caractérisait notre relation depuis longtemps est terminée. Les droits de douane servent de moyen de pression, tandis que les chaînes d'approvisionnement sont désormais vues comme des vulnérabilités.

Alors qu'une mutation rapide s'opère dans le monde, le nouveau gouvernement du Canada se focalise sur ce qui est sous son contrôle. Chez nous, nous misons sur nos forces; à l'étranger, nous diversifions nos partenariats. Nous sommes sur la bonne voie. Les transports sont notre centre nerveux. Sans réseau de transport efficace, il est impossible de diversifier les échanges commerciaux, de bâtir l'économie la plus dynamique du G7 et de renforcer la capacité concurrentielle de notre pays. Nos corridors commerciaux relient les entreprises d'ici aux marchés et aux chaînes d'approvisionnement, au Canada comme dans le reste du monde.

Les Canadiens nous ont eux-mêmes dit ce qu'il faut pour rendre les chaînes d'approvisionnement plus fiables, plus efficaces et plus résilientes. En conséquence, nous faisons le nécessaire pour alléger le fardeau administratif, consolider les chaînes d'approvisionnement, accélérer le développement d'infrastructures et attirer les investissements qui stimuleront l'économie du Canada tout en créant de l'emploi.

Depuis trop longtemps, les formalités administratives et le sous-investissement entravent l'innovation et la productivité des entreprises canadiennes. On nous a souvent dit que le Canada doit se moderniser, qu'il est trop bureaucratique, qu'il n'a pas assez investi dans ses infrastructures et que d'autres pays n'arrivent pas à compter sur lui, autant de problèmes qu'il faut régler. Voilà pourquoi nous miserons sur la prévisibilité réglementaire en modernisant les règles qui encadrent la construction et les investissements, de manière à gagner en capacité concurrentielle tout en protégeant la santé et la sécurité des Canadiens, en veillant sur l'environnement et en respectant les droits des Autochtones.

Pour soutenir sa promesse de réduire les coûts et de bâtir une économie plus vigoureuse, le gouvernement a lancé un examen des

Ordres émanant du gouvernement

formalités réglementaires en juillet 2025. Les ministères et organismes fédéraux ont recensé environ 500 mesures pouvant réduire ces formalités. Le projet de loi amorcerait l'exécution de certaines de ces mesures tournées vers l'avenir, ce qui montrera la façon dont le gouvernement compte respecter son engagement à éliminer les obstacles nuisant au commerce et à la concurrence.

Le Canada est et doit être considéré comme un endroit fiable et avantageux où investir et faire des affaires. Les lacunes dans nos processus commerciaux et nos chaînes d'approvisionnement coûtent cher et nuisent à notre réputation de partenaire commercial fiable. Pour maximiser la valeur des investissements prévus dans le budget de 2025, nous devons remédier aux contraintes de longue date qui limitent les investissements et la productivité. Cela soutiendra un système de transport plus moderne et réactif capable de faire face aux pressions économiques, tout en améliorant le rendement et en créant de nouvelles capacités dans l'ensemble de nos chaînes d'approvisionnement.

Un élément essentiel du projet de loi porte sur les examens coordonnés et l'obtention d'approbations en temps opportun. Les retards découragent les investissements dans nos projets d'intérêt national. Le projet de loi comprend des mesures visant à réduire les formalités administratives et le fardeau réglementaire par l'entremise d'un nouveau bureau des projets de transport. Cela compléterait les efforts menés par le Bureau des grands projets et l'Agence d'évaluation d'impact du Canada.

Nous devons accélérer la délivrance des permis. L'engagement du gouvernement à mener un seul examen par projet dans l'année suivant la réception du dossier complet d'un promoteur est essentiel. Ces changements permettraient à l'industrie de faire avancer des projets à grande échelle plus efficacement et avec une plus grande certitude, et ils contribueraient à attirer des investissements. Le bureau des projets de transport s'efforcera de réduire les goulots d'étranglement, d'améliorer la coordination et d'offrir un guichet unique aux promoteurs. Parallèlement, cette approche améliorée maintiendrait les mesures de protection existantes afin d'assurer l'intégrité de l'examen des projets. L'objectif est d'accroître l'efficacité, et non les risques.

● (2210)

L'engagement du gouvernement à établir des partenariats avec les Autochtones pour façonner l'élaboration et la réalisation des projets est tout aussi important. Nous demeurons également déterminés à faire respecter les droits des Autochtones, y compris les droits découlant de l'article 35 de la Constitution, et à travailler avec les peuples autochtones pendant la phase de mise en œuvre.

Le projet de loi donnerait également au Canada les outils nécessaires pour s'aligner rapidement sur les normes internationales et renforcer la façon dont nous recueillons, utilisons et protégeons nos données industrielles afin de mieux sécuriser les actifs essentiels du Canada. Suivant le principe « dites-le-nous une seule fois », les efforts du gouvernement en matière de numérisation du commerce simplifieraient la tâche aux entreprises canadiennes qui doivent soumettre des informations. Je tiens à souligner ce dernier point en particulier.

Ordres émanant du gouvernement

Aujourd'hui, pour respecter des exigences réglementaires, les industries sont régulièrement tenues de soumettre des données identiques ou semblables à plusieurs ministères, dans divers formats et selon différents calendriers. Cela représente des coûts réels et un fardeau administratif pour les entreprises. Les entreprises canadiennes s'attendent à des communications claires, à des délais de traitement plus rapides et à avoir la capacité de suivre l'état d'avancement de leurs demandes. En réduisant les chevauchements et en simplifiant la production des rapports, notre initiative de numérisation du commerce, une fois mise en œuvre, réduirait les coûts, ferait économiser du temps et permettrait aux entreprises de se concentrer sur ce qui compte pour elles: croître et innover.

À titre d'exemple, dans le secteur maritime, les navires qui arrivent dans les ports canadiens doivent remplir 12 formulaires distincts auprès de cinq ministères et organismes fédéraux différents, souvent en double. Environ 90 % des échanges commerciaux du Canada avec des pays autres que les États-Unis sont effectués par navire. En permettant de transmettre plus facilement les données une seule fois et en faisant en sorte que ces données soient transmises en toute sécurité entre les différents ministères, nous réduirions considérablement les formalités administratives alors même que nous diversifions nos échanges commerciaux.

Le projet de loi s'alignerait également sur des normes internationales reconnues, offrant ainsi à l'industrie la certitude dont elle a besoin pour planifier et investir en toute confiance, d'autant plus que le Canada cherche à augmenter ses échanges commerciaux. Lorsque les règles et les règlements évoluent au même rythme que ceux de nos partenaires internationaux, l'innovation et la productivité canadiennes s'épanouissent, et les entreprises canadiennes peuvent rivaliser à armes égales avec leurs concurrents internationaux.

J'attends avec impatience les discussions et le débat sur cet important projet de loi.

Marcus Powlowski (Thunder Bay—Rainy River, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à présenter le député comme un excellent représentant de notre parti, car le voici, l'ancien ministre des Finances de l'Ontario, assis parmi nos députés d'arrière-ban. Je sais qu'au fil des ans, il s'est occupé de nombreux programmes gouvernementaux et de nombreux projets. Il a probablement vu le meilleur et le pire des gouvernements.

D'un point de vue économique, qu'est-ce qui plaît le plus au député dans le projet de loi C-39? Je sais qu'il comporte de nombreux aspects positifs. Selon lui, quel élément aurait la plus grande incidence d'un point de vue économique?

Charles Sousa: Monsieur le Président, je remercie le député de sa question. Ce qui me plaît est également ce qui plaît à la plupart des Canadiens, à savoir le fait que nous cherchons à obtenir des résultats concrets, que nous examinons les retombées, que nous travaillons en étroite collaboration avec d'autres pays, que nous diversifions nos échanges commerciaux, que nous élargissons notre champ d'action et que nous protégeons notre souveraineté en renforçant notre résilience. Ces efforts économiques visent à assurer l'avenir du Canada. Je trouve très encourageant que nous reconnaissions tous l'importance de ce projet de loi pour atteindre ces résultats.

• (2215)

Dan Albas (Okanagan Lake-Ouest—Kelowna-Sud, PCC): Monsieur le Président, je remercie le député de son intervention sur ce sujet important. Je mentionne au député de Thunder Bay que le

meilleur aspect du projet de loi, c'est son bel emballage. Il est recouvert d'un joli carton et il ne s'abîme pas quand je l'ouvre. D'habitude, nous recevons seulement des photocopies des projets de loi.

L'article 19 proposé permettrait essentiellement aux autorités, qu'il s'agisse de l'Agence d'évaluation d'impact, de la Régie de l'énergie du Canada ou de la Commission canadienne de sûreté nucléaire, de demander à un promoteur de réaliser une autre étude, de sorte qu'il ne serait pas possible de prendre une décision pour déclencher le décompte d'un an, délai que le gouvernement prétend vouloir respecter. Pourquoi le gouvernement accorde-t-il, dans l'article 19 proposé, un délai illimité pour achever la demande? Le député craint-il que cela puisse donner lieu à des abus?

Charles Sousa: Monsieur le Président, j'ai le projet de loi sous les yeux. Je vais en citer un extrait textuellement:

La présente loi a pour objet d'accroître la prospérité, la sécurité nationale, la sécurité économique, la défense nationale et l'autonomie nationale du Canada en faisant en sorte que les projets qui sont dans l'intérêt national ou qui sont d'un type admissible dans une région d'intérêt national progressent dans le cadre de processus accélérés qui renforcent la certitude réglementaire et la confiance des investisseurs, tout en protégeant l'environnement et en respectant les droits des peuples autochtones.

C'est le point 4, à la page 71.

Guillaume Deschênes-Thériault (Madawaska—Restigouche, Lib.): Monsieur le Président, depuis 18 mois, nous nous efforçons de renforcer l'économie canadienne. Le premier ministre et le gouvernement ont fait preuve de leadership à cet égard. Nous avons signé des accords avec plus de 20 pays. Nous avons appuyé de grands projets d'intérêt national et attiré des centaines de milliards de dollars d'investissements au Canada.

J'aimerais que mon collègue nous fasse part de son point de vue sur la manière dont le projet de loi C-39 s'inscrit dans l'approche globale du gouvernement visant à bâtir un Canada fort.

Charles Sousa: Monsieur le Président, mon collègue soulève un point très important. Le Canada est très prisé à l'international. Nous avons négocié plus de 20 accords commerciaux et nous sommes la première destination mondiale en matière d'investissements étrangers directs grâce à ces initiatives et au fait que le Canada est considéré comme un partenaire de confiance. Les autres pays souhaitent traiter avec des partenaires qui respectent la primauté du droit et qui garantissent la justice sociale ainsi que la sécurité dans le cadre des accords commerciaux. Je suis très enthousiaste quant à la direction que nous prenons.

Dan Albas: Monsieur le Président, dans sa réponse à ma question précédente, le député a éludé le sujet et il a sorti sa copie du projet de loi. J'espère qu'il conviendra que la couverture rend ce document très agréable à manipuler, mais j'aimerais qu'il réponde réellement à la question. Il parle d'un examen accéléré d'un an, mais le projet de loi prévoit littéralement qu'un organisme — en l'occurrence l'autorité réglementaire — doit considérer le dossier comme complet pour que le processus puisse débuter. Ne pense-t-il pas que cela pourrait donner lieu à des abus?

Charles Sousa: Monsieur le Président, je conviens que nous devons adopter certaines mesures législatives pour accélérer le processus. La bureaucratie fait trop souvent obstacle à la réalisation de certains de ces projets. Le régime comportera toujours des garde-fous et continuera de les respecter, comme il se doit, mais nous devons accélérer davantage le processus...

Le vice-président: Nous reprenons le débat. Le député de Kenora—Kiiwetinoong a la parole.

Ordres émanant du gouvernement

Eric Melillo (Kenora—Kiiwetinoong, PCC): Monsieur le Président, c'est un honneur pour moi de prendre la parole et de participer au débat ce soir.

Je commencerai simplement par dire que nous devons pouvoir construire au Canada. Cela devrait aller de soi, mais après 11 ans de politiques libérales, je juge nécessaire de le préciser, car les impôts, la réglementation et les dépenses inflationnistes des libéraux, qui font grimper le coût de la vie, font fuir les investisseurs du Canada depuis trop longtemps. Voilà pourquoi, depuis des années, les conservateurs exhortent les libéraux à ne plus faire obstacle aux projets, à les approuver dans un délai de six mois, à abroger les projets de loi hostiles à l'exploitation des ressources naturelles C-69 et C-48, à supprimer la taxe sur le carbone pour les industries et à adopter le principe « un projet, une évaluation ».

Le débat que nous avons ici depuis quelque temps nous donne un peu une impression de déjà-vu. Nous savons tous qu'il y a un an, nous avons eu essentiellement le même débat. Le Parlement a adopté le projet de loi C-5 afin de donner au gouvernement la capacité sans précédent de faire avancer des projets. À l'époque, le premier ministre avait affirmé que nous faisons face à une menace existentielle de la part des États-Unis et que nous devons agir rapidement pour approuver de grands projets, qui soutiendraient notre économie, créeraient de bons emplois pour les Canadiens et, bien sûr, protégeraient notre souveraineté d'une manière plus indirecte. Il a affirmé qu'il était l'homme de la situation et que le Bureau des grands projets, prévu dans le projet de loi C-5, serait l'outil dont il se servirait pour y parvenir. C'est ce qui a été dit il y a environ un an et demi: le projet de loi C-5 permettrait au gouvernement d'avancer à une vitesse jamais vue depuis des générations. Or, nous voici aujourd'hui, tout ce temps plus tard, et le résultat est absolument nul. Aucun nouveau projet n'a été approuvé. Il n'y a eu que d'autres discours et d'autres annonces de la part du premier ministre.

À cause de cette inertie, 500 projets attendent encore d'être approuvés, dont des projets qui pourraient faire croître l'économie, créer des emplois et, comme je l'ai mentionné, protéger notre souveraineté. Quand je pense à ces projets, je pense à ma maison dans le Nord-Ouest de l'Ontario. Bien sûr, il y a le Cercle de feu, où nous assistons à des progrès avec le gouvernement fédéral, les libéraux ayant accepté de procéder à un seul examen par projet en collaboration avec l'Ontario. Cependant, ils sont aux abonnés absents lors des étapes menant à la construction, et le projet n'a toujours pas été désigné comme étant d'intérêt national.

Il y a aussi le projet aurifère Great Bear, près de Red Lake et d'Ear Falls, qui aiderait la région à croître et renforcerait l'économie. Soit dit en passant, les députés ne savent peut-être pas que Red Lake surpasse ses capacités. La collectivité compte environ 4 000 habitants. L'exploration aurifère à proximité a contribué à hauteur de 4,2 milliards de dollars à l'économie depuis neuf ans, grâce aux activités minières. Le projet aurifère Great Bear serait aussi une occasion incroyable, tout comme Ear Falls, de contribuer à la croissance, surtout compte tenu du fait que la scierie a récemment fermé.

Je pense aussi à la Société de gestion des déchets nucléaires, qui a un projet de dépôt géologique en profondeur. Je précise que c'est une obligation imposée par le gouvernement par l'intermédiaire de la Loi sur les déchets de combustible nucléaire. Le projet jouit de l'appui de 77 % des électeurs d'Ignace, ainsi que des résidents de la Première Nation ojibway de Wabigoon Lake. Il a été soumis au Bureau des grands projets, mais rien ne bouge, alors ce projet qui dé-

coule d'une obligation imposée par le gouvernement fédéral n'est pas officiellement désigné en tant que projet d'intérêt national.

Je regarde les autres projets sur la liste et je m'en voudrais de ne pas évoquer le tronçon de la Transcanadienne qui traverse le Nord-Ouest de l'Ontario. J'en ai beaucoup parlé à la Chambre. Je suis incapable d'imaginer ce qui serait mieux à même de contribuer à l'édification nationale que le seul corridor qui traverse notre pays d'est en ouest. Il est essentiel d'élargir ce tronçon, puisqu'il n'a actuellement qu'une seule voie dans chaque direction. Il y va de la sécurité des gens qui l'empruntent et de l'efficacité de notre économie. C'est justement pourquoi j'ai lancé une pétition au cours de la dernière session parlementaire. Des milliers de Canadiens de toutes les provinces l'ont signée parce qu'ils sont conscients qu'il est nécessaire d'améliorer les routes, en l'occurrence dans le Nord-Ouest de l'Ontario. Les pétitionnaires demandent au gouvernement de contribuer comme le fait l'Ontario à l'élargissement à deux voies de la route. Le chantier est déjà en cours. Hélas, le gouvernement fédéral et les libéraux ne sont pas au rendez-vous.

Il y a des projets. Il y a beaucoup de possibilités de contribuer à l'édification du pays, de contribuer à son essor et de soutenir l'emploi au Canada. Les exemples dont je viens de parler sont loin d'être les seuls, mais ils mettent en lumière la différence énorme qu'il y a entre les discours que tient le premier ministre et la réalité que vivent les Canadiens.

● (2220)

Le premier ministre a dit qu'il construirait « à une vitesse jamais vue depuis des générations », mais il n'a rien construit en près de deux ans. Près de la moitié de son mandat est maintenant écoulé, et aucun nouveau projet n'a été approuvé. Il a dit que le Canada aurait l'économie qui connaîtrait la croissance la plus rapide du G7, et nous sommes maintenant au quatrième rang. Il a dit qu'il conclurait un nouvel accord commercial avec les États-Unis avant juillet de l'année dernière, mais il n'a pas réussi à le faire. Il a dit qu'il serait jugé en fonction des prix à l'épicerie, et ceux-ci continuent d'augmenter. En fait, l'inflation dépasse la croissance des salaires, ce qui signifie que les Canadiens s'appauvrissent. Les ménages canadiens sont également les plus endettés du G7. Pour dire les choses très simplement, le premier ministre est un grand parleur, mais un petit faiseur.

Voilà pourquoi nous, les conservateurs, avons présenté un plan que nous encourageons le gouvernement à mettre en œuvre avec nous. Le plan des conservateurs pour permettre aux Canadiens de conserver leurs emplois et leur argent consiste à abroger les lois anti-exploitation des ressources issues des projets de loi C-69 et C-48, à approuver les 500 projets qui attendent actuellement sur le bureau du premier ministre, à supprimer la taxe sur le carbone pour les industries, à supprimer l'impôt sur les gains en capital pour les réinvestissements au Canada et à réduire les taxes et impôts sur les aliments, les carburants et les salaires. Nous continuerons de nous battre pour les emplois et les moyens de subsistance des Canadiens, et ce, tout en rendant la vie abordable en réduisant le fardeau fiscal et en mettant fin aux dépenses inflationnistes qui font grimper les coûts pour les Canadiens.

Ordres émanant du gouvernement

● (2225)

Pauline Rochefort (secrétaire parlementaire du secrétaire d'État (Développement rural), Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais particulièrement entendre le point de vue de mon collègue au sujet des routes 11 et 17. Comme lui, je viens du Nord. Je me permets toutefois de lui rappeler, pour rafraîchir sa mémoire, que le ministre de Thunder Bay a annoncé des investissements pour les infrastructures routières dans le Nord-Ouest de l'Ontario. Cette initiative existe bel et bien.

J'aimerais surtout, ce soir, connaître votre point de vue, car je crois qu'il y a...

Le vice-président: Je sais qu'il est tard, mais les députés ne peuvent pas parler à la deuxième personne pour s'adresser directement à un député. Ils doivent s'adresser à la présidence.

J'invite la secrétaire parlementaire à terminer son observation.

Pauline Rochefort: Monsieur le Président, j'aimerais connaître le point de vue du député sur le Conseil national des corridors commerciaux.

Eric Melillo: Monsieur le Président, pour répondre à la première partie de la question sur les routes, rappelons que le gouvernement fédéral, sous l'administration libérale, a financé certains tronçons de la route Transcanadienne ailleurs au pays, mais pas la route 17 dans le Nord-Ouest de l'Ontario qui relie Thunder Bay et la frontière du Manitoba. Les travaux actuellement en cours sur les premiers kilomètres du projet ont été rendus possibles uniquement grâce au financement et au soutien de la province de l'Ontario, en partenariat avec les Premières Nations locales et les municipalités concernées.

Il s'agit d'un axe de transport essentiel pour le Canada. Je suis certain que le député conviendra qu'il est crucial tant pour la sécurité des voyageurs, puisqu'on y déplore fréquemment des accidents, que pour le bon fonctionnement de l'économie. Chaque accident ou fermeture de route perturbe la circulation des marchandises d'est en ouest. J'espère que les libéraux reconnaîtront l'importance de la route Transcanadienne dans le Nord-Ouest de l'Ontario.

[Français]

Alexis Deschênes (Gaspésie—Les Îles-de-la-Madeleine—Lis-tuguj, BQ): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa contribution à ce débat. Je veux l'entendre se prononcer sur un sujet qui me préoccupe beaucoup. C'est cette avancée dans le projet de loi C-39, ou plutôt ce grand recul, de définir des régions d'intérêt national dans le cadre desquelles il y aura plusieurs lois qui ne seront pas applicables lorsqu'on va faire avancer des projets.

Or, qu'est-ce qu'une région d'intérêt national? Ce principe-là, fondamental dans le projet de loi C-39, n'est pas défini. Il y a une annexe qui doit contenir des régions, mais aucune région n'y est mentionnée. Mon confrère est-il en faveur de cette façon de faire?

[Traduction]

Eric Melillo: Monsieur le Président, le député a soulevé un point très pertinent. C'est pourquoi il est si important que ce projet de loi, qui est assez volumineux et comporte de nombreux éléments, fasse l'objet d'un débat approfondi, non seulement au sein de cette assemblée, mais aussi dans le cadre des travaux en comité, où il pourra être examiné et compris, et où des amendements pourront être proposés par les différents partis politiques. Il s'agit sans aucun doute d'un vaste projet de loi qui comporte de nombreux aspects à prendre en compte. Je remercie le député de sa question.

[Français]

Guillaume Deschênes-Thériault (Madawaska—Restigouche, Lib.): Monsieur le Président, à entendre mes collègues, rien de bon ne se passe, alors qu'au cours des 18 derniers mois, nous avons fait des progrès importants pour bâtir une économie plus forte et prospère. La preuve: le sommet sur l'investissement, qui a attiré plus de 500 milliards de dollars qui seront injectés dans notre économie, les 24 projets qui sont à l'étude par le Bureau des grands projets ou encore les plus de 20 accords commerciaux que nous avons signés partout dans le monde. Pendant que nous avançons de ce côté-ci de la Chambre, on fait plutôt les rabat-joies du côté des conservateurs.

J'aimerais demander à mon collègue pourquoi il ne reconnaît pas le potentiel du projet de loi C-39 pour bâtir une économie plus forte, pour bâtir un Canada plus fort.

[Traduction]

Eric Melillo: Monsieur le Président, c'est tout simplement parce que nous avons déjà vécu cette situation. Il y a un an et demi, nous avons adopté le projet de loi C-5; le premier ministre avait alors déclaré qu'il permettrait au gouvernement d'agir à une vitesse jamais vue depuis des générations. Or, depuis son adoption, rien n'a été approuvé. Aucun nouveau projet n'a été approuvé. Aucun chantier n'a été lancé. J'ai énuméré un certain nombre de projets d'une importance cruciale qui ne sont en aucun cas nouveaux. Depuis combien de temps parle-t-on du Cercle de feu dans ce pays? Ce n'est pas un nouveau projet. Quant à l'autoroute traversant le Nord-Ouest de l'Ontario, l'ancien premier ministre Harper avait initialement prévu des mesures de soutien à cet égard en 2009.

Il existe un certain nombre de projets qui, selon moi, constituent des solutions faciles que le gouvernement libéral pourrait mettre en œuvre, non seulement dans le Nord-Ouest de l'Ontario, mais aussi dans tout le pays. Il reste toutefois les bras croisés et ne fait rien pour les faire avancer. Nous n'y croirons donc que lorsque nous le verrons.

● (2230)

Pauline Rochefort (secrétaire parlementaire du secrétaire d'État (Développement rural), Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole pour appuyer le projet de loi C-39, Loi visant à bâtir un Canada fort, et pour expliquer pourquoi aux habitants de Nipissing—Timiskaming.

Les Canadiens ont élu notre gouvernement pour protéger ce qui est important pour eux tout en soutenant et en faisant croître notre économie. À mes yeux, ces responsabilités vont de pair. Je veux que les parents aient accès à des services de garde abordables et que leurs enfants reçoivent des repas sains à l'école, que les familles trouvent des logements qu'elles ont les moyens de se payer et que les personnes âgées reçoivent les prestations et les services dont elles ont besoin. Nous devons également être en mesure de défendre notre souveraineté nationale et de protéger notre liberté tout en assurant un avenir prospère à la prochaine génération. Cela exige une économie dynamique, des emplois de qualité, des entreprises en croissance et les revenus nécessaires pour honorer nos engagements. À première vue, le lien entre les garderies, les logements et la sécurité de la retraite, d'une part, et les chemins de fer, les pipelines et les ports, d'autre part, peut être dur à voir, mais il est là. La prospérité que nous contribuons à créer aujourd'hui permet de financer les engagements que nous entendons respecter demain.

En tant que fière Canadienne, j'aime à croire que le Canada figure parmi les meilleurs au monde dans de nombreux domaines, mais les études confirment que nous avons encore des progrès à faire en ce qui concerne les délais de construction des infrastructures. Certes, nous devons composer ici au Canada avec de longues distances, une population dispersée et des conditions météorologiques difficiles, et dans le Nord de l'Ontario, nous connaissons bien ces trois facteurs. Ce sont ces réalités qui nous poussent à construire de manière plus intelligente. De plus, nous pouvons tirer des enseignements d'autres démocraties et examiner les chevauchements dans les autorisations, les examens répétés et le manque de clarté des responsabilités qui ont rendu la réalisation des projets plus difficile et plus lente.

Les propriétaires d'entreprise qui planifient un projet doivent savoir qui prend la décision, quelle information est nécessaire et dans quels délais ils peuvent s'attendre à une réponse. Quand plusieurs ministères ont besoin de la même information, ils doivent communiquer entre eux. Les Canadiens maîtrisent parfaitement les groupes de discussion. Les pouvoirs publics devraient eux aussi être capables d'en gérer une. Comme l'a déclaré le premier ministre, « des normes élevées n'impliquent pas des décisions lentes ». Chaque retard inutile freine la création d'emplois, l'expansion d'une entreprise ou la mise en place d'infrastructures dont une collectivité a besoin. Le projet de loi C-39 permettrait de s'attaquer à tous ces défis.

La première partie du projet de loi, « Bâtir le Canada maintenant », rendrait les examens fédéraux plus coordonnés et prévisibles: un projet, une évaluation, en un an. Le délai proposé d'un an commencerait une fois qu'un promoteur aurait fourni tous les renseignements requis pour les examens et les décisions du gouvernement fédéral: une demande dûment remplie et une évaluation approfondie qui fonctionne. Une fois qu'il aurait les renseignements en main, le gouvernement devrait avoir l'obligation claire de prendre une décision. Le projet de loi confierait donc à un évaluateur fédéral la responsabilité de coordonner les examens et de regrouper les décisions et les permis lorsque la loi le permet. Le premier ministre a expliqué qu'il s'agit de passer d'un processus décisionnel séquentiel à un processus décisionnel parallèle.

Dans tout cela, la protection de l'environnement doit demeurer au cœur de nos préoccupations. Dans Nipissing—Timiskaming, nos lacs, nos forêts et nos cours d'eau soutiennent les emplois, les loisirs et notre qualité de vie. Nous prenons nos lacs au sérieux, et il est important de les protéger. Une meilleure planification peut nous aider à éliminer les impacts environnementaux plus tôt et à décider où les projets doivent être réalisés et à quelles conditions.

Les droits et la participation des Autochtones méritent absolument la même attention. Le centre de consultation de la Couronne proposé dans le projet de loi contribuerait à coordonner les consultations fédérales. Les partenaires autochtones doivent participer dès le début et disposer des ressources nécessaires pour évaluer les propositions, soulever des préoccupations et aider à façonner les décisions. Cela comprendrait des possibilités d'emplois, d'entreprises et de propriété pour les Autochtones. La confiance demande du temps et du travail. Le gouvernement doit s'organiser pour bâtir cette confiance.

La partie 2 du projet de loi, intitulée « Maintenir le Canada en mouvement », a une grande importance pour le Nord de l'Ontario. Nos fabricants, nos agriculteurs, nos exploitations forestières et nos entreprises minières ont besoin de moyens de transport fiables. Un excellent produit doit quand même être acheminé jusqu'au consommateur.

Ordres émanant du gouvernement

Des routes peu fiables, une capacité ferroviaire limitée, des réseaux de transport aérien inadéquats et des ports bondés entraînent des retards et des coûts plus élevés. Le Canada doit planifier tout le trajet entre l'endroit où un produit est fabriqué et l'endroit où il est vendu. Voilà pourquoi j'appuie le cadre national pour les corridors commerciaux proposé et le pouvoir d'établir un conseil national des corridors commerciaux.

• (2235)

Pour le Nord de l'Ontario, ce serait l'occasion de regrouper les chemins de fer, les autoroutes, les raccordements, le transport aérien, l'accès aux ports et les besoins des collectivités dans un seul plan. Il faudrait collaborer avec la province de l'Ontario, les partenaires autochtones et les municipalités pour établir des raccordements plus sûrs et plus fiables le long des autoroutes 11 et 17. Nous envisagerions également d'étendre les réseaux de fibre optique ainsi que d'investir dans les transports. Les entreprises ont besoin de connectivité fiable pour leurs marchandises et leurs renseignements. Le camion et le courriel qui annonce son arrivée devraient être reçus en même temps.

La stratégie qui consiste à nous envoyer un seul avis électronique, prévue dans le projet de loi, est également logique. Les entreprises devraient pouvoir transmettre les renseignements à l'ensemble du gouvernement d'un coup et en toute sécurité lorsque c'est permis. Nul doute que remplir cinq fois le même formulaire fait passer le temps, mais nous conviendrons tous que ce n'est pas une stratégie de croissance. Moins de paperasse permet d'accorder plus de temps aux clients, aux employés et aux investisseurs. Ce travail doit accompagner les mesures qui réduiraient les obstacles au commerce au Canada. Nos routes devraient relier nos régions, et nos règlements devraient aider les Canadiens à y brasser des affaires.

La troisième partie, intitulée « Un Canada fort pour l'ensemble de la population », reconnaît les travailleurs qui rendent cette économie possible. J'appuie les mesures visant à lutter contre le vol de salaire et la classification erronée des employés en tant qu'entrepreneurs, à améliorer la sécurité et à aider les travailleurs à récupérer leur salaire lorsqu'un employeur devient insolvable. Dans les aéroports, le maintien de la représentation syndicale et des conventions collectives en cas de modification des contrats de service offrirait une plus grande stabilité aux travailleurs. Le gouvernement s'est également engagé à ajouter 100 travailleurs de la santé et de la sécurité et 26 employés au Conseil canadien des relations industrielles. Les mesures de protection ont besoin de gens pour les faire respecter, et les plaintes ont besoin de réponses rapides.

Le projet de loi encouragerait la négociation à un stade précoce dans les relations de travail tendues, accorderait plus de temps pour la conciliation et élargirait l'accès à des outils de médiation supplémentaires. Nous savons tous que les meilleures ententes sont celles que les travailleurs et les employeurs négocient eux-mêmes. Les modifications apportées à l'article 107 méritent une attention particulière, car le projet de loi introduirait des garde-fous qui encourageraient une mobilisation précoce. Avant d'intervenir dans le cadre proposé, le ministre devrait tenir compte du rapport d'un médiateur spécial et conclure qu'une grève ou un lock-out aurait des répercussions négatives importantes à l'échelle nationale.

Ce sont des pouvoirs importants. Leur utilisation doit être transparente, soigneusement justifiée et respectueuse de la liberté d'association, y compris du droit de grève protégé, et c'est ce que le projet de loi permettrait de faire.

Ordres émanant du gouvernement

[Français]

Ces changements nous demandent à tous de faire un effort. Le gouvernement doit mieux coordonner son travail et rendre des comptes. Les entreprises doivent traiter leurs employés équitablement et respecter leurs engagements envers les communautés. Nous devons tous nous demander si nos façons de faire répondent encore aux besoins des Canadiens.

Je comprends que le changement puisse être inquiétant. Les travailleurs se sont battus pour leurs protections. Les peuples autochtones ont lutté pour la reconnaissance et le respect de leurs droits. Des générations ont travaillé pour protéger l'environnement et bâtir nos programmes sociaux. Ces acquis doivent guider notre avenir.

On dit souvent que tout le monde doit mettre un peu d'eau dans son vin. Ce sera peut-être la proposition la plus controversée de mon discours, mais le sens est simple. Chacun doit faire un pas vers l'autre, écouter et chercher un terrain d'entente.

Nous pouvons améliorer nos façons de travailler ensemble tout en respectant les droits de nos engagements. Voilà, en somme, ce que représente le projet de loi C-39.

[Traduction]

Je soutiens ce projet de loi, car une économie plus forte contribue à garantir l'accès à des services de garde abordables, à l'alimentation en milieu scolaire, à des logements abordables et à la sécurité des aînés. Ce projet de loi aiderait les jeunes à trouver des carrières qui leur donnent envie de rester ou de revenir chez eux. Il donnerait au Canada les moyens de défendre sa souveraineté, de bâtir une économie forte et de se forger un avenir solide. Le Nord de l'Ontario et la circonscription de Nipissing—Timiskaming ont beaucoup à apporter.

Mesurons le succès en termes de projets menés à bien de manière responsable, de travailleurs rentrant chez eux sains et saufs, d'entreprises atteignant de nouveaux clients et de collectivités bénéficiant de nouvelles opportunités. Construisons cet avenir ensemble.

● (2240)

Dan Albas (Okanagan Lake-Ouest—Kelowna-Sud, PCC): Monsieur le Président, la députée d'en face a longuement parlé du Conseil national des corridors commerciaux, qui aurait pour mission de gérer les outils numériques et de conseiller le ministre, alors que le Bureau national de la chaîne d'approvisionnement, créé en 2023 par le gouvernement, a essentiellement le même mandat en matière de gestion des données. Je voudrais simplement demander à la députée quelle valeur ajoutée ce conseil apporterait de plus que ce que le Bureau national de la chaîne d'approvisionnement n'apporte pas déjà. Ne sommes-nous pas simplement dans *Le Jour de la marmotte*, où le gouvernement ne cesse de ressortir les mêmes vieilles idées, de les mettre en œuvre et de s'attendre à obtenir un résultat différent?

Pauline Rochefort: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question. Peut-être que les autres questions qui seront posées permettront de l'approfondir dans une certaine mesure.

Nous pouvons certainement entrer dans les détails, mais je pense qu'il faut examiner la situation dans son ensemble. Le projet de loi vise à ce que chaque projet soit évalué dans un délai d'un an afin de faire avancer les choses. Si c'est bon pour notre pays, nous irons de l'avant. Ce soir, j'ai expliqué pourquoi j'appuie cette orientation, et cela vaut aussi pour le transport. Le Parlement offrira d'autres occasions d'effectuer un examen plus approfondi.

[Français]

Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Monsieur le Président, je remercie ma voisine de circonscription de son éloquent discours.

J'aimerais mentionner que, chez nous, de plus en plus de voix se lèvent pour dire que le gouvernement libéral n'est pas là pour eux, et ce n'est pas une loi comme le projet de loi C-39 qui va faire en sorte qu'ils vont se sentir davantage inclus.

Je veux donner un exemple. Dans la circonscription de ma voisine, à Kapuskasing, le ministère de l'Innovation et de l'Industrie a octroyé une subvention pour l'industrie papetière, l'industrie forestière. Ça n'a pas été fait chez nous, à RYAM, et il y a 425 jobs qui ont été perdus la fin de semaine dernière. C'est grave. La ministre, comme son collègue des Ressources naturelles, est au courant de la situation et on refuse d'agir.

Il y a un projet d'intérêt national chez notre voisin commun. C'est le projet nickélifère Crawford de la Société Nickel à Timmins. Le gouvernement fédéral l'a reconnu. Il y a eu de l'argent pour ça. Un projet de Dumont Nickel dans le nord de l'Abitibi, dans ma circonscription, attend toujours sa reconnaissance du gouvernement fédéral.

On peut penser aussi à une usine de transformation de cobalt du côté de Cobalt. C'est le nom de la municipalité. La fonderie Horne de Rouyn-Noranda attend toujours un investissement. C'est 149 millions de dollars. C'est des pinottes pour le gouvernement fédéral, qui fait un déficit de monstre, on le rappelle. Il faut cet argent pour pouvoir investir dans la captation des gaz et la modernisation de l'usine. C'est quelque chose de fondamental pour l'enjeu de la qualité de l'air à Rouyn-Noranda.

Où est le gouvernement fédéral et pourquoi veut-il adopter des lois qui vont tuer l'esprit de mobilisation des communautés et passer par-dessus les lois environnementales?

Pauline Rochefort: Monsieur le Président, j'apprécie la question de mon voisin et je l'apprécie vraiment comme voisin. C'est un député formidable.

C'est une bonne question. Toutefois, il faut se rappeler que le projet de loi s'appuie sur plus de 26 000 réponses et 78 séances de consultation qui ont eu lieu cet été. Ce sont des consultations qui ont été importantes et qui nous ont dit comment il faut faire avancer tous ces projets dont il a parlé.

Pour moi, la question fondamentale ce soir est simple. Est-ce que ce projet de loi fait avancer le Canada dans la bonne direction et est-ce qu'il nous permet de réaliser les projets que mon collègue a mentionnés? La réponse est oui.

[Traduction]

Vince Gasparro (secrétaire parlementaire de la secrétaire d'État (Lutte contre la criminalité), Lib.): Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement ma collègue. Elle pourrait peut-être parler de certains des projets que le gouvernement aide à mener à bien, à démarrer et à financer.

Le projet de Churchill Falls est le plus grand projet d'énergie renouvelable de l'histoire de l'Amérique du Nord, car il produit suffisamment d'énergie propre pour chauffer, climatiser et alimenter en électricité toutes les maisons de Toronto, de Montréal et de Vancouver. Il permettra de créer 22 000 emplois. Il y a aussi la deuxième phase du projet LNG Canada et la remise à neuf de la centrale de Darlington. Ce sont des projets énergétiques et des projets d'infrastructure importants qui permettront de créer des dizaines de milliers d'emplois.

La députée pourrait peut-être parler de l'excellent travail que fait le gouvernement du Canada pour concrétiser ces projets.

● (2245)

Pauline Rochefort: Monsieur le Président, je remercie mon collègue d'avoir mentionné quelques-uns des projets très importants que le gouvernement a annoncés et qui vont de l'avant. Dans le Nord-Est de l'Ontario, la mine Crawford est un projet particulièrement important qui a été confié au Bureau des grands projets. Elle créera 4 000 emplois dans le Nord de l'Ontario. C'est un excellent exemple du type de projets qui voient le jour au Canada.

Ned Kuruc (Hamilton-Est—Stoney Creek, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole pour aborder le projet de loi C-39, Loi visant à bâtir un Canada fort, et ses implications pour les travailleurs, les familles et les entreprises de ma circonscription, Hamilton-Est—Stoney Creek. Dans ma circonscription, bâtir le Canada, c'est ce que font les gens au quotidien. Ils fabriquent l'acier qui soutient les bâtiments, comme on peut le voir ici même à la Chambre. Ils produisent les pièces qui permettent aux industries de fonctionner. Ils exercent des métiers spécialisés, transportent des marchandises et dirigent des entreprises qui emploient leurs voisins. Ils savent ce qu'il faut pour mener à bien un projet.

Ils savent également faire la différence entre annoncer un projet et le concrétiser. Une entreprise ne peut pas embaucher du personnel sur la base d'une simple conférence de presse. Un manufacturier ne peut pas commander du nouvel équipement sur la base d'un slogan. Une famille ne peut pas rembourser son prêt hypothécaire avec une liste de projets que le gouvernement espère mener à bien. À un moment donné, les annonces doivent se traduire par des chantiers et des chèques de paie.

Pour Hamilton, c'est une question de la plus haute urgence. Les métallurgistes de Stelco sont menacés de mises à pied et les familles se demandent ce que l'avenir leur réserve. Les entreprises locales sont confrontées aux droits de douane, à la hausse des coûts et à l'incertitude quant à leur avenir. Quand un travailleur perd son emploi, les répercussions se font sentir chez lui. Cette situation affecte le remboursement de son prêt hypothécaire, son budget d'épicerie et les projets qu'il avait élaborés pour ses enfants. Elle affecte également le restaurant où il prend ses repas, le garagiste qui entretient son véhicule et le commerce local que sa famille fréquente.

Voilà les vraies personnes qui se cachent derrière les données économiques. Construire davantage au Canada générerait de la demande pour les produits fabriqués par nos travailleurs. Les nouvelles infrastructures, les projets énergétiques et les installations industrielles ont besoin d'acier, de matériel et de gens de métier qualifiés. Cela se traduit par des occasions d'affaires pour Hamilton. Je veux que ces projets se concrétisent. Je veux que les entreprises canadiennes soumissionnent pour réaliser ces projets. Je veux que les travailleurs canadiens gagnent bien leur vie, mais pour bien gagner leur vie, ils doivent aussi avoir une voix dans leur milieu de travail. Cela signifie qu'ils doivent pouvoir soulever des préoccupations en

Ordres émanant du gouvernement

matière de sécurité, négocier des salaires équitables et se regrouper lorsque quelque chose doit changer.

À Hamilton, nous comprenons l'importance des syndicats pour les familles de travailleurs. Ils permettent aux travailleurs de se rassembler pour mener des négociations à l'égard des décisions qui façonnent leur vie. Un parent qui essaie de faire garder ses enfants alors que son horaire de travail change constamment comprend pourquoi c'est important. Il en va de même pour quelqu'un qui craint de se blesser au travail ou pour un jeune travailleur qui tente de transformer un premier chèque de paie en un avenir stable.

Ces préoccupations ont leur place dans ce débat, car le projet de loi C-39 ferait plus que changer la façon dont les projets sont approuvés. Il modifierait également le Code canadien du travail, notamment l'article 107. Cet article établit les pouvoirs d'intervention du ministre fédéral du Travail en cas de conflit de travail. Le code fédéral s'applique aux milieux de travail tels que les compagnies aériennes, les réseaux ferroviaires et les installations portuaires. À Hamilton, les métallurgistes négocient généralement en vertu du droit du travail provincial, mais le principe est important pour tous les travailleurs. Les gens devraient avoir leur mot à dire sur leurs conditions de travail. Les syndicats doivent pouvoir représenter leurs membres. Les travailleurs doivent pouvoir négocier collectivement, manifester pacifiquement et exercer leur droit de faire la grève en vertu de la loi. Ces droits contribuent à donner un sens aux négociations. Lorsqu'un employeur sait que les travailleurs peuvent légalement cesser de travailler, cela l'incite à faire des efforts pour parvenir à un accord acceptable pour les deux parties.

C'est important de savoir que quand le gouvernement intervient, il déséquilibre le rapport de force. Selon les changements proposés à l'article 107, le ministre devrait prendre en considération le rapport d'un médiateur spécial avant d'imposer certaines mesures en vue de mettre un terme à une grève légale ou à un lock-out. Il devrait aussi estimer que le différend nuit à l'intérêt national. C'est très important. Parmi ces mesures, il y aurait par exemple le fait d'ordonner la reprise du travail ou d'imposer un processus exécutif pour trancher un différend. Autrement dit, si le ministre trouvait qu'une grève nuit à l'intérêt national, il pourrait ordonner aux grévistes de retourner au travail. Le changement proposé me pose problème. Qu'est-ce qu'on considère comme nuisible à l'intérêt national? Le terme « intérêt national » est beaucoup trop vague pour justifier la suspension des droits des travailleurs.

L'intérêt national du gouvernement change d'ailleurs quasiment de mois en mois. L'an dernier, c'étaient les changements climatiques; maintenant, ce sont les pipelines. Il y a quelques mois, c'était le commerce avec les États-Unis; maintenant, ce sont les ententes avec la Chine. On ne doit pas laisser les droits des travailleurs à la merci des priorités changeantes du gouvernement. Les règles favoriseraient-elles la conclusion d'une entente négociée ou laisseraient-elles à l'employeur le loisir d'attendre que le gouvernement intervienne? C'est une question pragmatique. Les travailleurs auront-ils un rapport de force dans les négociations? Décider de faire la grève, ce n'est pas rien. Les travailleurs renoncent à leur salaire, et les familles se serrent la ceinture. Les grévistes ne savent pas quand ils reprendront le travail. Personne ne devrait supposer qu'ils prennent une telle décision à la légère.

Ordres émanant du gouvernement

● (2250)

Les perturbations touchent également d'autres Canadiens, et ces conséquences méritent d'être prises en compte, mais le fait qu'une grève exerce une pression ne suffit pas à lui seul à trancher la question de savoir si le gouvernement doit y mettre fin. La pression fait partie des éléments qui amènent les parties à la table des négociations. Nous devons soutenir la médiation et tous les efforts raisonnables visant à parvenir à un accord. Nous devons également veiller à ce que l'intervention du gouvernement soit clairement encadrée et respecte les droits des travailleurs, ce qui nécessite une étude minutieuse, des centaines de pages regroupant les autorisations de projets, les mesures relatives aux transports et des modifications substantielles du droit du travail. Un travailleur préoccupé par le droit de grève ne devrait pas avoir à éplucher la législation relative aux ports, aux pipelines et aux autorisations environnementales pour comprendre ce que propose le gouvernement.

Je siège à la Chambre au nom de nombreux travailleurs qui seraient touchés par les modifications proposées au Code canadien du travail. Il m'incombe d'examiner le projet de loi et d'évaluer dans quelle mesure ces modifications pourraient les affecter. Le fait de soutenir le secteur de la construction ne répond pas à la question de savoir si une disposition relative au travail est équitable. Le fait de vouloir une économie plus forte ne nous dispense pas de notre obligation envers les personnes concernées.

Les conservateurs ne laisseront pas les libéraux faire adopter à toute vapeur un projet de loi qui bafouerait les droits des travailleurs. Les représentants syndicaux doivent avoir la possibilité d'expliquer les répercussions qu'auront les propositions sur leurs membres. Les employeurs devraient expliquer comment ils s'attendent à ce que les règles fonctionnent. Les experts en relations de travail devraient nous aider à évaluer les conséquences. Les députés ont besoin de temps pour interroger les témoins, examiner leurs témoignages et proposer des amendements. Si un examen distinct des dispositions relatives au travail est nécessaire pour leur accorder toute l'attention voulue, le gouvernement devrait être prêt à le permettre.

Les travailleurs ne devraient pas être privés de la possibilité de se faire entendre simplement parce que le gouvernement souhaite accélérer le calendrier parlementaire. Les entreprises ont besoin d'exigences claires, d'examen coordonnés et de décisions sur lesquelles elles peuvent s'appuyer. Les collectivités ont besoin d'investissements, et les travailleurs ont besoin de débouchés près de chez eux. Le véritable critère de réussite devrait être la création d'investissements, d'emplois et d'occasions pour la prochaine génération.

Pour Hamilton-Est—Stoney Creek, cet avenir est très important. Nos gens contribuent à bâtir ce pays depuis des générations. Nos travailleurs sont compétents. Nos entreprises ont fait leurs preuves. Tous ces gens méritent de pouvoir continuer de contribuer, et ils méritent de savoir que les droits sur lesquels ils comptent recevront une attention sérieuse à la Chambre.

Je veux que les jeunes d'Hamilton envisagent une carrière dans les métiers ou dans l'industrie manufacturière. Je veux qu'une famille confrontée à un licenciement puisse croire qu'une nouvelle opportunité se présentera. Je veux que les travailleurs puissent s'exprimer, négocier à armes égales et rentrer chez eux en toute sécurité. C'est ce que j'attends du projet de loi C-39: contribuer à la réalisation de projets utiles tout en protégeant la négociation collective et le droit légal de grève.

Ceux qui ont bâti le Canada méritent d'avoir leur mot à dire sur son avenir. Nous avons le devoir de leur témoigner de la considération et du respect en élaborant un projet de loi adéquat. Je tiens à dire ceci, et j'espère que les députés d'en face m'entendront très clairement: nous ne pouvons pas adopter une loi visant à bâtir un Canada fort sans protéger les travailleurs qui construisent le Canada.

Aslam Rana (Hamilton-Centre, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais interroger le député de l'opposition au sujet des engagements de 500 milliards de dollars pris lors du sommet à Toronto. Nous avons signé plus de 23 accords avec des partenaires de partout dans le monde pour ces projets économiques, ce qui témoigne de notre grand leadership. Le projet de loi C-39 constitue également la prochaine étape pour bâtir un Canada fort. Je voudrais demander au député de l'opposition pourquoi il refuse de collaborer avec nous et d'appuyer ce projet de loi.

● (2255)

Ned Kuruc: Monsieur le Président, je répondrai respectueusement à la question et aux critiques du député d'Hamilton-Centre.

J'ai parlé de l'article 107 du Code canadien du travail dans mon intervention d'aujourd'hui. En principe, nous souhaitons tous que ce pays aille de l'avant. La plupart des exemples cités par le député concernaient des protocoles d'entente. Quant aux 500 milliards de dollars, il s'agit uniquement d'annonces de projets. À l'heure actuelle, le problème du premier ministre, c'est qu'il parle beaucoup, mais qu'il agit peu. Comme mes collègues l'ont déjà expliqué à la Chambre, nous avons signé le projet de loi C-5 au cours des deux premiers mois de notre mandat. Il était question de pouvoirs sans précédent et de la possibilité d'agir à la vitesse de l'éclair. Il n'y avait que des discours et des promesses. Nous voici, un an et demi plus tard, en train de débattre d'un projet de loi qui, selon les libéraux, permettrait de faire exactement la même chose.

Par conséquent, afin de faire avancer ce projet de loi, et encore une fois avec tout le respect que je dois à mon collègue, que je connais très bien, je tiens à dire que je suis ici pour travailler avec lui. Je suis ici pour protéger les droits des travailleurs, ce qu'il comprend très bien dans la circonscription d'Hamilton-Centre. C'est également une préoccupation majeure pour lui. J'espère que nous pourrions travailler ensemble sur cette question et peaufiner cette partie du projet de loi afin qu'elle réponde aux objectifs de chacun d'entre nous.

Dan Albas (Okanagan Lake-Ouest—Kelowna-Sud, PCC): Monsieur le Président, je remercie sincèrement le député de s'être exprimé au nom de sa communauté. Je crois savoir que celle-ci a subi d'importantes pertes d'emplois. Je compatissais de tout cœur avec ses habitants, qui ont du mal à subvenir à leurs besoins et à se préparer pour l'avenir.

Dans son discours, le député a souligné que ces travailleurs méritent attention et respect, et qu'ils méritent de savoir que leurs droits sont pris au sérieux. Justement, l'article 4.2 de la Loi sur le ministère de la Justice oblige le ministre de la Justice à déposer un énoncé relatif à la Charte pour chaque projet de loi du gouvernement. Le comité législatif spécial chargé d'examiner le projet de loi C-39, qui se penchera sur les droits qui préoccupent le député, entamera ses travaux très prochainement. Toutefois, sans cet énoncé relatif à la Charte, nous ne connaissons pas l'évaluation réalisée par le ministère de la Justice concernant les dispositions proposées par le gouvernement dans le projet de loi C-39 relativement à l'article 107.

Le député estime-t-il que le ministre de la Justice devrait, sans plus attendre, déposer immédiatement cet énoncé afin que les parlementaires et les citoyens de sa circonscription puissent prendre connaissance des mesures que le gouvernement propose dans ce projet de loi à l'égard du droit de grève des travailleurs?

Ned Kuruc: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de nous faire profiter de son expertise dans ce dossier et de soulever à la Chambre une question très importante qui a peut-être été négligée.

Bien sûr, ce document devrait être déposé immédiatement. Les habitants de la circonscription que je représente, Hamilton dans son ensemble, et les travailleurs de tout le pays veulent exactement ce que ce brillant député vient de mentionner.

Braedon Clark (Sackville—Bedford—Preston, Lib.): Monsieur le Président, mon collègue d'en face a parlé de l'importance des enjeux liés au travail, et je me demande s'il pourrait nous parler de l'importance du fait que ce projet de loi prévoit l'embauche de 100 nouveaux agents de santé et de sécurité et de 26 nouveaux fonctionnaires au Conseil canadien des relations industrielles afin d'éliminer l'arriéré de dossiers. Je me demande s'il voit cela comme une mesure positive, en particulier pour les syndicats et les organisations ouvrières.

Ned Kuruc: Monsieur le Président, c'est l'une des rares occasions où je prends la parole à la Chambre pour débattre d'un projet de loi avec lequel je ne suis pas totalement en désaccord. Je suis ici avec l'intention de travailler de concert avec le gouvernement libéral dans ce dossier. J'ai expliqué ce qui est important pour moi, mais en ce qui concerne ce que le député a souligné, nous pourrions certainement y donner notre appui.

L'embauche de travailleurs n'est pas une mauvaise chose, mais ce dont j'ai parlé en particulier, c'est ce qui définit le concept d'intérêt national. Cela me préoccupe, car sans entrer dans les détails, encore récemment, il est arrivé que les tribunaux aient conclu que les libéraux de l'ancien gouvernement avaient fait des choses qu'ils n'avaient pas le droit de faire, même si ça pouvait être perçu comme étant dans l'intérêt national. Nous avons donc déjà été témoins d'abus en ce sens.

Je veux simplement protéger...

Le vice-président: Nous reprenons le débat. Le secrétaire parlementaire du ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles a la parole.

[Français]

Claude Guay (secrétaire parlementaire du ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, c'est un honneur pour moi de prendre la parole aujourd'hui à la Chambre pour aborder certains éléments de ce projet de loi liés à la mise en valeur des ressources naturelles. Cependant, avant d'aborder ces points, je sais que les Canadiens veulent comprendre pourquoi nous proposons ces changements.

Plus tôt ce mois-ci, nous avons accueilli le tout premier sommet sur l'investissement de notre pays. Le monde entier s'est donné rendez-vous à Toronto pour apprendre que le Canada voit grand, et nous leur avons offert l'occasion de bâtir avec nous. Les investisseurs de près de 30 pays ont apprécié ce qu'ils ont entendu. Ils comprennent que nous sommes déterminés à faire du Canada le pays le plus compétitif du G7 pour les nouveaux investissements. Les 500 milliards de dollars de capitaux obtenus en deux jours changent la donne. Cela envoie un signal clair aux investisseurs du monde

Ordres émanant du gouvernement

entier: le Canada possède ce que le monde recherche. Nous avons la preuve incontestable que le monde partage notre avis.

Si le Canada a atteint cette position remarquable, ce n'est pas par hasard. C'est le fruit d'une série de choix qui concrétisent notre engagement à faire du Canada une superpuissance dans le domaine de l'énergie et des ressources naturelles. Nous avons mis en oeuvre de nombreuses mesures pour attirer ces investissements, notamment en réduisant les impôts sur le revenu, sur les gains en capital et sur les nouveaux investissements des entreprises. Nous avons éliminé tous les obstacles fédéraux au commerce intérieur, nous avons ouvert un nouveau Bureau des grands projets et nous avons lancé des réformes réglementaires historiques pour simplifier la construction des infrastructures qui font de nous une superpuissance dans les énergies propres et conventionnelles.

Or, nous pouvons faire davantage pour attirer les investisseurs tout en respectant les engagements qui tiennent à cœur aux Canadiens: ces engagements et ces obligations envers l'environnement et les peuples autochtones. C'est précisément de cela que je vais parler aujourd'hui. À maintes reprises, les investisseurs nous ont parlé de leur besoin de certitude. Aujourd'hui, nous avons l'occasion d'appliquer à tous les grands projets les leçons tirées de la Loi visant à bâtir le Canada.

Les mesures dont je parle aujourd'hui visent à garantir que deux organismes fédéraux indépendants relevant du portefeuille des Ressources naturelles, soit la Régie de l'énergie du Canada et la Commission canadienne de sûreté nucléaire, réalisent les évaluations des projets qui relèvent de leur compétence plus rapidement et avec une plus grande certitude. Les meilleurs projets avanceront rapidement, sans jamais compromettre notre engagement à cerner et à traiter les préoccupations environnementales, autochtones et socio-économiques liées aux grands projets. En d'autres termes, nous améliorons le fonctionnement du système sans abaisser nos normes.

Afin d'offrir plus de certitude tout en maintenant une surveillance rigoureuse, le projet de loi proposé prévoit plusieurs changements. Premièrement, il modifie la Loi sur la Régie canadienne de l'énergie et la Loi sur l'évaluation d'impact pour confier les évaluations environnementales aux organismes de réglementation canadiens experts pour les projets relevant de leur compétence. Ces organismes sont la Régie de l'énergie du Canada et la Commission canadienne de sûreté nucléaire. Ils seront également chargés de coordonner les permis fédéraux et les consultations de la Couronne, ce qui favorisera un dialogue plus constructif, fondé sur le respect des droits. Ce projet de loi officialiserait ce rôle de coordination.

Il en résulte un processus plus transparent, plus prévisible et plus facile à comprendre, qui réduit les dédoublements et les retards. C'est une situation gagnant-gagnant. Les investisseurs bénéficient d'une plus grande certitude. Les Canadiens profitent d'un système transparent et responsable. Les travailleurs bénéficient d'un cadre propice à la création de milliers d'emplois. Nous répondons à cette attente des Canadiens avec transparence et rapidité pour une catégorie précise de projets supervisés par la Régie de l'énergie du Canada, appelée la Régie.

Ordres émanant du gouvernement

L'objectif global est clair: une fois qu'une demande est déposée et jugée complète, la Régie procèdera à une évaluation et coordonnera les activités liées aux permis, dans le but de parvenir à une décision finale concernant l'évaluation environnementale et les permis dans un délai d'un an. Cela ne signifie pas qu'on va couper les coins ronds. Il s'agit plutôt de parvenir à une décision plus efficacement, après avoir fait le travail nécessaire pour cerner les répercussions potentielles d'un projet sur l'environnement, les peuples autochtones et les communautés, et pour déterminer si ces répercussions peuvent être gérées et atténuées de manière appropriée.

• (2300)

[Traduction]

Le projet de loi établirait de nouveaux délais très précis afin d'accélérer la prise de décision finale. Les projets plus modestes et les projets courants, surtout lorsqu'ils sont prévus dans des secteurs déjà aménagés pour des infrastructures provinciales ou fédérales, feraient l'objet de processus d'évaluation plus rapides.

Pour les projets qui nécessitent de nouvelles emprises de 40 kilomètres ou moins, le délai de traitement passerait de 300 à 180 jours, soit de 10 à 6 mois. Dans le cas des nouvelles emprises de plus de 40 kilomètres et de moins de 300 kilomètres, le délai pour rendre une décision finale passerait de 450 à 300 jours, soit d'environ 15 mois à 10 mois. Le projet de loi éliminerait également une étape administrative supplémentaire pour les projets de cette catégorie.

À l'heure actuelle, la Commission de la Régie de l'énergie du Canada transmet les conclusions de son évaluation au gouverneur en conseil, à qui revient la décision finale. Cette étape ajoute un délai supplémentaire de 90 jours avant qu'une décision définitive ne soit rendue. Les amendements proposés permettraient à la Commission de la Régie de l'énergie du Canada de rendre elle-même la décision finale. Cela retrancherait les 3 mois supplémentaires actuellement nécessaires. Seuls les projets qui nécessitent de nouvelles emprises de plus de 300 kilomètres continueraient d'être soumis à une décision du gouverneur en conseil.

Pour réduire les délais, nous proposons de permettre au gouverneur en conseil de prendre rapidement une décision d'intérêt public sur un projet, puis à la commission de déterminer les conditions pour que le projet aille de l'avant. Il faudrait quand même mettre au point et appliquer les conditions requises pour atténuer les éventuelles répercussions. Ce qui changerait, ce n'est pas la rigueur de l'examen. Ce qui changerait, c'est la rapidité avec laquelle les promoteurs obtiendraient des précisions sur l'avenir de leur projet. Que ce soit un oui ou un non, le fait de rendre une décision plus tôt offrirait une plus grande certitude aux investisseurs et aux promoteurs.

La certitude ne se limite pas aux échéanciers. Il s'agit aussi d'avoir la bonne expertise dès le départ. Aujourd'hui, la Commission canadienne de sûreté nucléaire, aussi appelée CCSN, est chargée de réglementer les projets nucléaires et uranifères en vertu de la Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires. Les grands projets nécessitent une commission d'examen intégrée, conformément à la Loi sur l'évaluation d'impact, ainsi qu'une décision en matière de permis, conformément à la Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires. Selon les changements proposés, la CCSN dirigerait une évaluation d'impact pour tous les grands projets liés à l'uranium et au nucléaire au titre de la Loi sur l'évaluation d'impact dans un délai d'un an, suivie d'une décision de délivrance de permis au titre de la Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires dans un délai de deux ans.

Cette approche permettrait aux investisseurs et aux promoteurs d'être assurés dès le début qu'un projet sera mené à bien si l'évaluation d'impact est positive. Les promoteurs pourraient également choisir d'harmoniser l'évaluation d'impact et les décisions d'autorisation. Ces modifications renforceraient non seulement la confiance des investisseurs, mais reconnaîtraient également que la Commission canadienne de sûreté nucléaire dispose de plusieurs décennies d'expertise technique et d'expérience dans la supervision de ces projets tout au long de leur cycle de vie. Ce qui changerait, c'est que ces évaluations seraient menées par un organisme de réglementation possédant des connaissances approfondies et spécialisées de la technologie, de l'exploitation et des exigences de sûreté en la matière.

Les députés ont entendu les changements proposés par ces modifications, mais je tiens à préciser tout aussi clairement ce que ces modifications ne changeraient pas. Elles ne changeraient en rien les évaluations environnementales ni les mécanismes de contrôle. Elles n'affaibliraient pas les droits des Autochtones. Elles ne supprimeraient pas l'obligation faite à la Couronne de consulter les Autochtones. Dans certains cas, un délai supplémentaire pourrait encore s'avérer nécessaire pour évaluer les impacts, répondre pleinement aux préoccupations, mener des consultations constructives et respecter les droits des Autochtones.

Le Canada ne devrait pas avoir à choisir entre une évaluation rigoureuse et des décisions prises en temps opportun. Nous pouvons concilier les deux. Nous pouvons maintenir des normes environnementales strictes. Nous pouvons respecter les droits des Autochtones et mener des consultations constructives. Nous pouvons également offrir la sécurité dont ont besoin les travailleurs, les collectivités, les partenaires autochtones et les investisseurs.

• (2305)

Arnold Viersen (Peace River—Westlock, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais que le député me dise les différences entre cette mesure législative et le projet de loi C-5. Nous avons adopté le projet de loi C-5 il y a un an et nous nous attendions à ce que les projets soient réalisés à la vitesse de l'éclair. Je sais qu'il y a actuellement plus de 500 projets sur la liste qui n'ont pas été approuvés. Je me demande quelle est la différence. Je me demande aussi si le député a des observations à faire sur les projets de loi C-69 et C-48. Ces derniers ont eu pour effet d'annuler 14 projets de gaz naturel liquéfié au Canada ainsi que neuf pipelines.

[Français]

Claude Guay: Monsieur le Président, ce projet de loi est basé sur les leçons que nous avons apprises grâce au projet de loi C-5, et il nous permet d'étendre à l'ensemble des projets d'investissement au Canada les leçons qui ont été apprises. Cela s'inscrit dans notre volonté de réaliser notre plein potentiel et de nous doter d'une résilience inébranlable. C'est pour améliorer le fonctionnement de l'appareil gouvernemental, offrir plus de clarté et de prévisibilité et garantir que les bons projets fassent l'objet de décisions prises en temps opportun par des experts de confiance tout en maintenant les mesures de protection et de transparence auxquelles les Canadiens s'attendent.

• (2310)

Alexis Deschênes (Gaspésie—Les Îles-de-la-Madeleine—Lis-tuguj, BQ): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa contribution.

J'ai quand même l'impression qu'on essaie de nous vendre une tarte aux pommes alors que ce n'est pas du tout ça, le projet de loi C-39. Lorsque le gouvernement nous dit qu'on n'abaisse pas les normes, ce n'est pas ce que dit le projet de loi C-39. Le projet de loi C-39 dit beaucoup de choses, mais, entre autres, il dit qu'on fonde maintenant des régions d'intérêt national et qu'à l'intérieur de ces régions d'intérêt national, les projets n'auront plus besoin d'obtenir des autorisations pour respecter la Loi sur les pêches ou pour respecter la Loi canadienne sur l'environnement contre l'immersion en mer des déchets. Il y a plusieurs protections qui sont mises de côté.

J'ai besoin d'entendre l'avis de mon collègue parce que je ne comprends pas comment le gouvernement peut nous dire qu'il maintient les normes environnementales, alors qu'une vingtaine de règlements et lois ne seront plus applicables dans des régions qui n'ont pas encore été définies et qui seront définies par le Conseil des ministres après l'adoption malheureuse de ce projet de loi qui est à prévoir.

Claude Guay: Monsieur le Président, je vais aider mon collègue à comprendre le projet de loi. Le fait que le ministère des Pêches et Océans n'ait pas été mis en avant ne veut pas dire que celui-ci n'a pas son mot à dire. Cela signifie qu'un organisme est responsable de coordonner, au nom du projet, l'ensemble de nos normes et de nos règles partout au Canada.

Ce n'est donc pas parce que ce n'est pas mentionné à l'avant et que ça ne sera pas fait séquentiellement par chacun de ces groupes que la responsabilité n'est pas dérogée et que l'organisateur d'un projet ne doit pas respecter les règles dans tous les cas. Ça doit s'appliquer.

Viviane Lapointe (Sudbury, Lib.): Monsieur le Président, les minéraux critiques et les projets miniers sont très importants pour l'économie du Canada.

Mon collègue pourrait-il expliquer comment ce projet de loi peut aider à faire avancer ces projets qui sont très importants pour faire avancer l'économie du Canada?

Claude Guay: Monsieur le Président, je comprends pourquoi ma collègue pose la question parce qu'elle représente une circonscription où le domaine minier est très important. Alors que je voyage partout au monde et que je rencontre des gens, des investisseurs dans le domaine minier, ils me disent tous que le Canada est le meilleur endroit au monde pour exploiter un projet minier, mais qu'on n'était pas, et de loin, le meilleur endroit pour obtenir, dans des délais acceptables, les permis pour exploiter des ressources.

Cela va donc vraiment aider l'industrie minière à avoir une prévisibilité pour ce qui est du temps requis pour obtenir des permis.

[Traduction]

Arnold Viersen (Peace River—Westlock, PCC): Monsieur le Président, c'est un privilège de prendre la parole aujourd'hui au nom des bonnes gens de Peace River—Westlock au sujet du projet de loi C-39. Celui-ci fait suite au projet de loi C-5, qui a été adopté il y a plus d'un an et qui, à mon avis, proposait de faire quelque chose de très semblable. Je me demande pourquoi nous nous affairons à la tâche qui nous occupe si le projet de loi C-5 était la solution à tous ces problèmes. Pourquoi sommes-nous en train d'adopter un autre projet de loi à ce sujet?

J'aimerais revenir un peu en arrière, aux environs de 2005, 2006 et 2007, lorsqu'un homme nommé Stephen Harper a joué un rôle important dans la politique canadienne. À l'époque, il faisait valoir

Ordres émanant du gouvernement

que nous vendions 90 % de nos produits aux États-Unis. Même si la relation entre les deux pays était au beau fixe, cela représentait un risque majeur pour le Canada car, si quelque chose venait à l'entacher, nous serions essentiellement pris en otage par les Américains.

Il a également souligné que nous vendions souvent nos produits énergétiques à un prix considérablement réduit aux États-Unis parce qu'ils étaient notre seul client. Nous étions essentiellement un marché captif, alors nous étions obligés de leur vendre ces produits à n'importe quel prix, souvent à un prix réduit de 10 \$ à 18 \$ le baril. Stephen Harper avait un programme ambitieux, qui semble maintenant avoir été adopté par les libéraux, pour faire du Canada une superpuissance énergétique. Il a tenté de simplifier le processus d'approbation des grands projets en général partout au pays. Il a travaillé fort pour conclure des accords de libre-échange dans le monde entier.

Nous entendrons souvent les libéraux parler des accords que le premier ministre a désormais signés avec d'autres pays pour les produits X, Y ou Z. Toutefois, il ne s'agit essentiellement que de belles séances de photos, car, grâce au travail de Stephen Harper qu'il a commencé au milieu des années 2000, nous avons déjà des accords de libre-échange avec 60 % du PIB mondial. Il a signé 43 accords de libre-échange et il l'a fait parce qu'il affirmait que nous devions diversifier nos marchés pour que nous n'exportions plus seulement vers les États-Unis, mais également vers d'autres pays dans le monde. Les deux accords importants qu'il n'a jamais pu finaliser étaient l'Accord économique et commercial global et le Partenariat transpacifique, mais peu après l'arrivée au pouvoir de Justin Trudeau, ces deux accords ont été signés.

Ce ne sont pas les seules mesures qu'il a prises. Stephen Harper s'est également efforcé de consolider notre monnaie afin qu'elle ait de la valeur. Je me souviens notamment qu'à la fin de 2010 et au début de 2011, notre dollar valait plus que le dollar américain parce que Stephen Harper avait travaillé d'arrache-pied pour rétablir l'équilibre budgétaire. Il veillait à ce que nos finances publiques soient en ordre et à ce que nous ne volions pas les personnes âgées et les travailleurs du pays en faisant en sorte que leur argent ait de moins en moins de valeur chaque année, contrairement au gouvernement actuel.

Il a également plafonné les taxes. Il a travaillé d'arrache-pied pour faire en sorte que plus nous travaillions fort, plus nous empoichions d'argent, et non l'inverse. Il a travaillé sur le taux d'imposition. Le taux d'imposition est essentiel à la réalisation de projets de construction au pays. L'autre élément qui a permis de donner de la valeur à notre argent a été la baisse des taux d'intérêt. Lorsque les taux d'intérêt ont baissé, cela a stimulé l'activité économique.

J'ai une anecdote à propos d'un de mes cousins. Il construit des maisons à Edmonton, et il m'a raconté que, pendant la pandémie de COVID, lorsque les taux d'intérêt étaient proches de zéro, l'entreprise avait construit 400 logements à Edmonton cette année-là. Il m'a expliqué que cela tenait entièrement au taux d'intérêt. Il a ajouté que cette année, ils ont construit 75 maisons, et ce uniquement parce que le taux d'intérêt ne leur permettait pas d'en construire davantage. Il dit avoir réalisé ce que son entreprise était capable de construire lorsque les taux d'intérêt sont à zéro.

Ordres émanant du gouvernement

● (2315)

Nous disposons des capacités nécessaires en termes de main-d'œuvre, de compétences et de logistique pour construire 400 maisons par an, mais en raison de la hausse des taux d'intérêt, nous ne pouvons en construire que 75, car nous ne sommes pas en mesure de supporter un tel endettement sur l'année. Il est intéressant de s'interroger sur la manière dont les taux d'intérêt influencent la construction au pays. Lorsque les constructeurs réalisent des chantiers, ils paient souvent des intérêts sur les matériaux qu'ils utilisent pour un projet, et ce pendant la période qui s'écoule entre la construction du projet, la facturation et le paiement de ce qu'ils ont construit. C'est un aspect intéressant.

En ce qui concerne le taux d'imposition, nous avons évoqué la nécessité de développer le secteur et de faire du Canada une superpuissance énergétique. Les libéraux ont repris le discours des conservateurs sur ce sujet. Ils tiennent le même discours que les conservateurs, mais ils ne prennent pas les mesures nécessaires pour que les choses se concrétisent.

Un des facteurs qui influent sur le taux d'imposition, c'est un élément dont nous avons beaucoup parlé aujourd'hui: le prix du diésel. Nous avons évoqué la nécessité de garantir l'acheminement des produits canadiens vers les divers marchés, mais aussi celle de pouvoir raffiner nos propres produits ici, au Canada. La réalité, c'est qu'aucune entreprise ne viendra s'implanter au Canada pour raffiner des produits en raison de la taxe sur le carbone pour les industries.

Les fabricants d'engrais se sont déjà plaints amèrement auprès de moi du fait qu'ils paient une taxe qu'on n'est tenu de payer dans aucune autre région du monde. Ils doivent rivaliser avec des engrais importés de pays qui ne sont pas soumis à ces taxes. Ils ont dit qu'ils étaient dans le rouge chaque mois à cause de la taxe sur le carbone pour les industries. Si c'est ce que disent les producteurs d'engrais canadiens, aucune entreprise ne viendra au Canada pour construire des raffineries, si ce n'est pour perdre de l'argent. Voilà pourquoi le gouvernement doit inciter les entreprises à s'implanter ici en abolissant la taxe sur le carbone pour les industries.

Les libéraux tiennent le même discours que nous. Nous nous sommes battus contre la taxe sur le carbone pendant 10 ans et les libéraux sont enfin revenus à la raison alors que la population canadienne s'apprêtait à les punir sévèrement à cause de la taxe sur le carbone. Ils ont supprimé la taxe sur le carbone pour les consommateurs, mais nous ne serons pas une superpuissance énergétique, avec tous les grands projets dont les libéraux ne cessent de parler et qu'ils laissent entendre qu'ils se concrétiseront au Canada, sans nous attaquer à ce problème.

L'autre point dont je souhaite parler concerne le projet de loi C-69 et le processus d'approbation. Avec le projet de loi C-5 et maintenant ce projet de loi, les libéraux essaient de contourner le projet de loi C-69. Nous disons depuis des années qu'ils ne parviendront pas à faire construire les projets de pipelines, les grandes infrastructures énergétiques, les chemins de fer et autres choses du genre. Les grands projets que tout le monde pense voir se concrétiser ne se concrétiseront pas tant que le projet de loi C-69 sera en vigueur. Je n'ai pas entendu un seul député libéral mentionner le projet de loi C-69 ce soir. Ils n'ont rien dit au sujet des obstacles mis en place par le gouvernement libéral. Je trouve extrêmement frustrant de voir les libéraux prendre la parole à la Chambre comme s'ils étaient les héros de leur propre histoire, comme s'ils réglaient les problèmes du Canada, alors que ce sont eux qui les ont créés.

La loi issue du projet de loi C-48 a torpillé le projet d'oléoduc Northern Gateway. Je me souviens d'avoir traversé le Nord de la Colombie-Britannique en voiture et d'avoir vu des excavatrices sur le chantier. Le tuyau était posé dans un champ, prêt à être installé pour former l'oléoduc Northern Gateway. Malheureusement, les libéraux ont laissé tomber le projet de loi C-48 en disant qu'on ne pouvait pas transporter de produits pétroliers au large des côtes de la Colombie-Britannique par bateau. Ils ont dit qu'on pouvait construire le pipeline, mais que le produit acheminé par celui-ci ne pouvait pas être chargé sur un bateau. C'est ce qu'a fait le projet de loi C-48, et quand les libéraux ont pris cette mesure, ils ont mis fin au projet d'oléoduc.

Les lois issues des projets de loi C-48 et C-69 doivent toutes deux être abrogées. C'est ce qu'il faut faire pour que les choses cadrent avec les belles paroles des libéraux. Ils doivent travailler là-dessus.

Sous Stephen Harper, nous avons construit six grands pipelines au Canada. En 2014, 14 projets de gaz naturel liquéfié ont été proposés. Je rappelle aux Canadiens que ces projets ont été entièrement proposés par le secteur privé. Ils allaient générer des recettes fiscales. Les coffres de l'État allaient se remplir grâce aux revenus de ces projets. Les contribuables canadiens n'auraient pas eu à les financer. Le projet de l'oléoduc Trans Mountain devait coûter 6 milliards de dollars. À la fin des travaux, le coût total s'élevait à 36 milliards de dollars.

J'ai bien peur que ce projet de loi ne soit qu'un autre écran de fumée. J'ai hâte d'entendre ce que les libéraux ont à dire là-dessus.

● (2320)

[Français]

Guillaume Deschênes-Thériault (Madawaska—Restigouche, Lib.): Monsieur le Président, mon collègue a parlé de l'héritage de Stephen Harper. J'aimerais lui rappeler que, à l'époque du gouvernement Harper, le Canada présentait d'importants déficits commerciaux.

Nous sommes maintenant en train de travailler à diversifier l'économie canadienne. Nous signons des accords commerciaux avec plus d'une vingtaine de pays et nous attirons des investissements étrangers. D'ailleurs, M. Harper était présent au sommet qui a eu lieu à Toronto et il a encensé l'approche économique de notre gouvernement. Je dirais que le projet de loi C-39 est la prochaine étape de cette approche que nous mettons en œuvre depuis plus de 18 mois.

J'aimerais savoir si mon collègue compte appuyer le projet de loi C-39. Est-ce que ce projet de loi devrait être envoyé en comité, pour qu'il puisse être adopté en temps opportun et qu'on commence à construire les grands projets?

● (2325)

[Traduction]

Arnold Viersen: Monsieur le Président, les libéraux insinuent des choses qui ne sont pas vraies. Le premier ministre n'a signé aucun accord de libre-échange parce que nous en avons déjà en place. Stephen Harper a signé 43 accords de libre-échange, qui représentent 60 % du PIB mondial. Le premier ministre est revenu avec un protocole d'entente disant que nous allons faire certaines choses. Nous aimerions que ces mesures soient mises en œuvre.

*Ordres émanant du gouvernement**[Français]*

Alexis Deschênes (Gaspésie—Les Îles-de-la-Madeleine—Lis-tuguj, BQ): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa contribution au débat. Je veux l'entendre nous parler d'une chose qui revient beaucoup dans le projet de loi C-39, soit l'espèce de message qui est envoyé au ministre. On lui dit qu'il va avoir le pouvoir d'imposer des conditions pour qu'un projet puisse se réaliser; c'est un pouvoir qu'il a déjà. Ce que le projet de loi C-39 ajoute, c'est que le ministre doit tenir compte du caractère réalisable des conditions qu'il ajoute. Ça revient dans plusieurs passages. Moi, j'y vois un message envoyé au ministre: on lui dit qu'il doit faciliter les choses pour les promoteurs. Comment mon collègue voit-il ça?

[Traduction]

Arnold Viersen: Monsieur le Président, cela me préoccupe, moi aussi, mais probablement pour une raison complètement différente. Au cours des 10 dernières années, plutôt que de mettre en place un ensemble de règles claires, les libéraux ont fait du gouvernement canadien un terrain de jeu pour les lobbyistes. Les libéraux donnent essentiellement à entendre que si une personne veut construire une clôture, elle pourra le faire si la clôture respecte certaines règles quant à la hauteur et la couleur. En réalité, il faut obtenir l'approbation du ministre. Il faut embaucher un lobbyiste, lui donner du travail et payer les bonnes personnes pour faire bouger les choses. C'est ce qui me préoccupe le plus quand je lis ces projets de loi. Il faudrait obtenir l'approbation du ministre, embaucher le bon lobbyiste et payer les bonnes personnes, puis le projet serait approuvé.

Cheryl Gallant (Algonquin—Renfrew—Pembroke, PCC): Monsieur le Président, jusqu'à présent, les libéraux ont multiplié les annonces au sujet du pipeline Pacific Link: protocole d'entente, accord de principe, accord de mise en œuvre, Bureau des grands projets et maintenant ceci. Le député peut-il nous dire combien d'autres annonces le premier ministre fera avant qu'on commence à enfouir les canalisations de ce pipeline vers la côte du Pacifique?

Arnold Viersen: Monsieur le Président, ma collègue a mis le doigt sur le problème qui se pose à notre pays. Comme je viens de l'Alberta, je sais que la frustration ressentie par les Albertains à l'égard du reste du pays n'est pas dirigée principalement contre Ottawa. Elle tient plutôt au fait que de nombreux Canadiens croient que ce pipeline est déjà construit. Ils en entendent parler depuis si longtemps qu'ils ont l'impression qu'il est déjà en service.

On annonce ce pipeline depuis des années, mais il reste à le construire. En fait, nous ne voulons pas seulement un pipeline; nous en voulons plusieurs afin d'ouvrir nos ressources aux marchés étrangers, d'autant plus que des pays comme l'Allemagne, le Japon, la Pologne et la Hongrie manifestent un intérêt marqué pour les ressources énergétiques canadiennes.

[Français]

Guillaume Deschênes-Thériault: Monsieur le Président, le Bureau des grands projets, qui a son siège à Calgary, dans la province de mon collègue, étudie présentement plus d'une vingtaine de projets, qui représentent 500 milliards de dollars en investissement. Même la première ministre de sa province a mentionné qu'elle était optimiste au sujet du Bureau des grands projets.

J'aimerais demander à mon collègue s'il partage l'optimisme de la première ministre de sa province concernant le Bureau des grands projets.

[Traduction]

Arnold Viersen: Monsieur le Président, « tout va bien » est généralement le message du Parti libéral, qui dit avoir beaucoup de bonne volonté et d'optimisme. Or, le fait est que le Bureau des grands projets n'a approuvé aucun nouveau projet.

Michael Ma (Markham—Unionville, Lib.): Monsieur le Président, le projet de loi C-39, la Loi visant à bâtir un Canada fort, propose d'importantes modifications législatives qui s'inscriraient dans le prolongement des efforts déployés par le gouvernement pour protéger l'avenir économique du Canada en allégeant le fardeau réglementaire qui pèse sur le secteur canadien des transports.

L'an dernier, le gouvernement a adopté la Loi visant à bâtir le Canada, qui visait à accélérer la réalisation de projets d'intérêt national et à éliminer les obstacles au commerce intérieur et à la mobilité de la main-d'œuvre. Aujourd'hui, je suis heureux d'annoncer aux députés que nous avons travaillé avec diligence ces derniers mois pour assurer un examen rapide des projets, simplifier les processus gouvernementaux, veiller à ce que des mesures de protection soient en place lors de l'accélération de l'examen des projets, et réduire les coûts pour les Canadiens et les entreprises.

Nous savons tous que le consensus mondial de l'après-guerre froide s'est rompu. Pendant une grande partie de notre histoire, les Canadiens ont pu compter sur des conditions commerciales favorables, notamment une relation stable avec les États-Unis, un accès de plus en plus ouvert au marché américain et des règles que les deux pays comprenaient et respectaient. Ces conditions n'ont pas simplement évolué. Le processus de plusieurs décennies d'intégration croissante entre nos économies est terminé. Les droits de douane sont désormais utilisés comme moyen de pression, et les chaînes d'approvisionnement sont considérées comme des points faibles.

Dans un monde en rapide évolution, le nouveau gouvernement canadien se concentre sur ce qu'il peut contrôler. Nous accentuons nos forces au pays et nous diversifions nos partenariats à l'étranger. Nous avons le bon plan pour bâtir un Canada fort. Nous sommes sur la bonne voie, et cela fonctionne.

Le transport est le lien vital qui relie toutes nos autres priorités. Nous ne pouvons pas diversifier le commerce, bâtir l'économie la plus forte du G7 et renforcer la compétitivité du Canada sans un système de transport qui fonctionne. Les corridors commerciaux du Canada relient les entreprises canadiennes aux marchés et aux chaînes d'approvisionnement du pays et de partout dans le monde. Nous avons entendu directement les peuples autochtones, l'industrie des transports et les Canadiens nous dire ce qu'il faut faire pour bâtir des chaînes d'approvisionnement plus solides, plus efficaces et plus résilientes. Nous prenons des mesures pour réduire les formalités administratives, renforcer les chaînes d'approvisionnement, accélérer l'aménagement d'infrastructures et attirer les investissements nécessaires pour faire croître l'économie canadienne et créer de bons emplois.

Ordres émanant du gouvernement

Depuis trop longtemps, nous laissons la bureaucratie et le sous-investissement nuire à l'innovation et à la productivité des entreprises canadiennes. Nous ne sommes pas assez modernes. Nous sommes trop bureaucratiques. Nous n'avons pas suffisamment investi dans nos infrastructures. D'autres pays nous trouvent peu fiables. Ce sont des problèmes auxquels nous devons nous attaquer de toute urgence. C'est pourquoi nous fournirions une certitude réglementaire en modernisant les règles entourant la construction et l'investissement dans les infrastructures dont nous avons besoin pour être concurrentiels dans ce nouveau monde, tout en protégeant la santé, la sécurité et la sûreté des Canadiens et l'environnement, et en respectant les droits des Autochtones.

Pour soutenir l'engagement du gouvernement à réduire les coûts pour les Canadiens et à bâtir une économie plus forte, le gouvernement a lancé un examen des formalités administratives en juillet 2025. Les ministères et organismes fédéraux ont recensé environ 500 réalisations récentes et mesures tournées vers l'avenir pour réduire les formalités administratives liées à la réglementation. Ce projet de loi amorcerait la mise en œuvre de certaines de ces mesures tournées vers l'avenir, montrant ainsi comment le gouvernement respecterait son engagement à éliminer les obstacles qui ralentissent les investissements privés, limitent la mobilité de la main-d'œuvre et freinent la concurrence.

Le Canada doit faire figure de destination fiable et avantageuse pour investir et faire des affaires. Les inefficacités dans nos processus commerciaux et nos chaînes d'approvisionnement sont coûteuses et elles risquent de nuire à notre réputation de partenaire commercial de confiance. Pour maximiser pleinement la valeur des investissements prévus dans le budget de 2025, il faut abolir les entraves de longue date dans le réseau de transport qui limitent les investissements, la productivité, la diversification et la croissance à l'égard des principaux actifs qui facilitent le commerce. Le projet de loi favoriserait la modernisation du réseau de transport, qui deviendrait ainsi plus adaptable, ce qui permettrait de mieux composer avec les pressions économiques et d'améliorer le rendement des transports tout en procurant des capacités additionnelles à l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

• (2330)

Il y a un volet déterminant du projet de loi qui se rapporte à l'étude des projets: une approche rapide et coordonnée s'impose d'urgence. Il peut falloir des mois, voire des années pour qu'un projet soit approuvé, ce qui engendre des retards considérables dans sa réalisation tout en ralentissant la création d'emplois. Ces retards découragent l'investissement dans les projets relatifs aux ressources naturelles, y compris dans les domaines minier et pétrogazier.

Le projet propose d'alléger le fardeau administratif et réglementaire grâce à la création d'un bureau des projets de transport, qui agirait en complémentarité avec le Bureau des grands projets et l'Agence d'évaluation d'impact du Canada dans le but de mieux coordonner la délivrance de permis fédéraux et les consultations de la Couronne relativement aux projets de transport, de manière à respecter l'engagement du gouvernement qui dit un projet, un examen, en un an à partir du moment où le promoteur aura soumis toute l'information nécessaire. Grâce à ces changements, l'industrie serait en mesure de réaliser des projets d'envergure de manière plus efficace et plus prévisible, ce qui contribuerait à attirer les investissements tout en facilitant la construction d'infrastructures qui faciliteront l'activité commerciale. Le bureau des projets de transport s'efforcerait de réduire l'engorgement, d'améliorer la coordination et de ser-

vir de guichet unique aux promoteurs. Cette approche revue et corrigée préserverait les garde-fous actuels qui garantissent l'intégrité de l'examen des projets. L'objectif consiste à accroître l'efficacité et non les risques.

De la même façon, le gouvernement est déterminé à faire en sorte que les points de vue des Autochtones et les partenariats avec ceux-ci orientent la façon dont les projets sont conçus et réalisés. Nous demeurons résolus à respecter les droits des peuples autochtones, y compris les droits reconnus à l'article 35 de la Constitution et ceux découlant de la Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones, et à travailler avec eux durant la phase de mise en œuvre. Le projet de loi donnerait également au Canada les outils nécessaires pour s'aligner rapidement sur les normes internationales fiables, renforcer notre collecte, notre utilisation et notre protection des données industrielles, et moderniser notre cadre de sécurité maritime afin de mieux protéger les actifs stratégiques du Canada.

Suivant le principe selon lequel une fois suffit, les efforts du gouvernement en matière de numérisation du commerce feront en sorte qu'il sera plus simple pour les entreprises canadiennes de soumettre les renseignements nécessaires, de façon à ce que les échanges commerciaux transfrontaliers se fassent plus rapidement et plus efficacement. Je tiens à souligner ce dernier point en particulier. Aujourd'hui, les industries qui respectent les exigences réglementaires sont régulièrement tenues de soumettre des données identiques ou similaires à plusieurs ministères dans divers formats et dans des délais différents. Ces processus représentent des coûts réels et un fardeau administratif pour les entreprises, qui doivent respecter les obligations réglementaires en matière de commerce international. Les entreprises canadiennes s'attendent à des communications claires et à des délais de traitement plus rapides, et elles veulent pouvoir suivre les progrès dans le traitement de leurs demandes. En réduisant les chevauchements et en simplifiant les rapports, une initiative de numérisation du commerce, une fois mise en œuvre, réduira les coûts et économisera du temps, allégera le fardeau administratif global et permettra aux entreprises de se concentrer principalement sur la croissance et l'innovation.

Ce projet de loi conférerait également au Canada les pouvoirs nécessaires pour s'aligner rapidement sur des normes internationales reconnues, offrant ainsi à l'industrie la prévisibilité dont elle a besoin pour planifier et investir en toute confiance, d'autant plus que le Canada cherche à se développer. Si les règles et règlements canadiens évoluaient au même rythme que ceux de nos partenaires internationaux, l'innovation et la productivité du Canada seraient libérées, et les entreprises canadiennes pourraient rivaliser à armes égales avec leurs concurrents internationaux.

• (2335)

Dan Albas (Okanagan Lake-Ouest—Kelowna-Sud, PCC): Monsieur le Président, dans son discours, le député a parlé explicitement d'examen réalisés en temps opportun et de manière coordonnée. Il a longuement insisté sur le fait que cela s'appliquait aux volets relatifs aux transports du projet de loi C-39. Il a également associé ces mêmes dispositions au principe « un an, un examen ». Or, dans le projet de loi C-39, il n'y a pas de délai légal pour les projets de transport dans la partie 1. La partie 2 n'en contient pas non plus. Il a également présenté le Bureau des projets de transport comme un élément fondamental du projet de loi.

Le député pourrait-il peut-être expliquer, tout d'abord, pourquoi le gouvernement n'a pas prévu de délai légal? Deuxièmement, pourquoi le ministre des Transports se voit-il conférer le pouvoir discrétionnaire de créer le Bureau des projets de transport? Ce n'est même pas une obligation prévue par la loi. Enfin, ce bureau n'aurait aucun pouvoir d'approbation.

Qu'est-ce qu'on nous raconte? Comment le député peut-il faire le lien entre la réalisation des projets de transport dans les délais et le projet de loi, alors que rien dans ce dernier ne porte là-dessus?

• (2340)

Michael Ma: Monsieur le Président, comme je l'ai dit dans mon discours, les projets de transport sont essentiels à la chaîne d'approvisionnement du Canada et à ses échanges commerciaux avec ses partenaires internationaux. Le bureau des projets de transport serait le principal organisme responsable de la coordination des projets de transport qui ne sont pas déjà pris en charge par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, la Régie de l'énergie du Canada, la Commission canadienne de sûreté nucléaire ou les mécanismes prévus par la Loi visant à bâtir le Canada. Ce sont tous des volets distincts. Nous avons envisagé une nouvelle structure bureaucratique pour les regrouper, mais nous avons choisi de confier les programmes de transport au bureau des projets de transport.

[Français]

Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Monsieur le Président, dans le projet de loi C-39, notamment à la section 6 sur la Loi sur les espèces en péril, il est écrit qu'on ajoute le concept de caractère réalisable des conditions, auxquelles on a assorti des permis pour les activités qui affectent l'habitat et les espèces. On affaiblit donc les conditions qui sont imposées lorsqu'une activité est autorisée par le gouvernement, malgré le fait qu'elle va affecter négativement une espèce inscrite et son habitat.

Est-ce que cela n'inquiète pas le député de savoir que des espèces en péril pourraient finalement se retrouver davantage menacées?

[Traduction]

Michael Ma: Monsieur le Président, bien entendu, le gouvernement canadien reconnaît l'importance de protéger les espèces en péril. Dans le cadre de ces processus et de ces examens, nous tiendrons compte de ces espèces pour nous assurer que nous les protégeons et que nous respectons les règles internationales.

[Français]

L'hon. Greg Fergus (Hull—Aylmer, Lib.): Monsieur le Président, mon collègue de l'Ontario est un homme d'affaires aguerri. Il connaît très bien l'importance d'arriver à des réponses rapides quand on doit prendre une décision définitive au sein d'un groupe d'investisseurs pour un projet.

J'aimerais savoir s'il croit que le Canada peut se permettre de prendre beaucoup de temps avant d'en arriver à une décision. Devrait-on plutôt, dans le contexte actuel, tenter de prendre des décisions complètes et rapides?

[Traduction]

Michael Ma: Monsieur le Président, c'est une excellente question. Comme mon collègue l'a mentionné, et comme je l'ai moi-même souligné dans mon discours, du point de vue des affaires, la rapidité et l'efficacité sont indispensables pour que les entreprises canadiennes puissent faire concurrence sur le marché mondial. Il va de soi que ces considérations sont prises en compte.

Ordres émanant du gouvernement

Je tiens à souligner que ce processus vise également à accroître l'efficacité dans le secteur des transports. À l'heure actuelle, les intervenants du secteur maritime doivent remplir 12 formulaires distincts et transmettre des renseignements en double à 5 ministères et organismes fédéraux. Or, près de 90 % du commerce international du Canada, à l'exclusion des échanges avec les États-Unis, se fait par voie maritime. Par conséquent, en permettant la transmission unique de ces données et leur partage sécurisé entre les ministères, nous réduirions considérablement les formalités administratives au moment même où nous cherchons à diversifier nos échanges commerciaux. C'est un exemple concret de la façon dont nous pouvons aider les Canadiens et les entreprises canadiennes à travailler plus rapidement, ce qui contribuerait à réduire les coûts et à améliorer la compétitivité du pays.

Cheryl Gallant (Algonquin—Renfrew—Pembroke, PCC): Monsieur le Président, je suis heureuse de prendre la parole au nom des électeurs avisés de la circonscription d'Algonquin—Renfrew—Pembroke, un véritable foyer de savoir, au sujet du projet de loi C-39, un projet de loi omnibus des libéraux.

Ce projet de loi omnibus de plus de 250 pages vise à modifier plus d'une dizaine de lois du Parlement. Pourtant, les Canadiens n'ont pas besoin de lire au-delà de la section 1 de la partie 1 pour trouver le cœur du problème. Ce projet de loi ne modifie pas le mandat néfaste de l'Agence d'évaluation d'impact et, en fait, il confère ce même mandat à la Commission canadienne de sûreté nucléaire.

Avant que j'explique pourquoi le mandat est si néfaste et comment il continuera d'empêcher la construction de quoi que ce soit, nous devons répondre à une question. Cette loi aurait-elle donné le feu vert aux Laboratoires nucléaires canadiens pour construire l'installation de gestion des déchets près de la surface à Chalk River? Bien que le Parlement ait déjà débattu de ce projet, je tiens à rappeler brièvement les faits pour les Canadiens qui nous regardent à la maison. En amont de la rivière des Outaouais, qui coule derrière la Colline du Parlement, se trouvent les laboratoires de Chalk River. Fondés en 1944, les laboratoires de Chalk River ont joué un rôle déterminant dans le projet Manhattan, qui a donné lieu à la création de la bombe atomique. Le premier réacteur nucléaire à l'extérieur des États-Unis a été construit et exploité à Chalk River, atteignant la criticité un mois seulement après le bombardement d'Hiroshima et de Nagasaki.

Depuis plus de 80 ans, Chalk River est à la pointe de la recherche nucléaire dans les domaines de la production d'électricité et des isotopes médicaux. La centrale a également généré des déchets radioactifs de faible activité, comme des blouses, des gants et des couvre-chaussures. Tous ces déchets sont encore sur place et entreposés conformément aux meilleures normes en vigueur à l'époque. Le gouvernement Harper a entamé le processus visant à gérer cet héritage, ce qui a abouti à l'élaboration d'un plan de construction de l'installation de gestion des déchets près de la surface.

Après des années de consultations avec toutes les bandes des Premières Nations touchées, le projet a reçu l'appui de la municipalité et de la Première Nation algonquienne Pikwākanagān. C'est alors que le projet a été soumis à la Commission canadienne de sûreté nucléaire. La Commission a mené ses propres consultations auprès du Conseil tribal de la nation algonquienne anishinabe dans le cadre de l'étude de la Couronne visant à mener des consultations en vertu de l'article 35 de la Constitution.

Ordres émanant du gouvernement

La Commission a également entrepris des consultations avec les diverses bandes algonquines qui forment la grande nation. Ces consultations comprenaient la Première Nation de Kebaowek, une bande située en amont de Chalk River et dont la revendication territoriale n'inclut pas Chalk River. À la fin du processus, Kebaowek a demandé des fonds à la commission pour appuyer un accord-cadre de consultation.

La bande a invoqué la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones, adoptée précipitamment par Justin Trudeau, ce qui signifiait que la commission devait obtenir un consentement préalable, donné librement et en connaissance de cause. La commission a fait valoir qu'elle ne pouvait pas aller au-delà de la Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires pour interpréter le traité et la façon dont il s'appliquait au cadre de la commission.

Après que la commission a approuvé la construction de l'installation de gestion des déchets près de la surface, la communauté de Kebaowek a poursuivi les Laboratoires nucléaires canadiens devant les tribunaux. Elle a soutenu que la commission n'avait pas respecté la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones lorsqu'elle avait approuvé la construction. La bande a eu gain de cause devant les tribunaux, et la juge a ordonné que de nouvelles consultations aient lieu dans le cadre du consentement préalable, donné librement et en connaissance de cause. La semaine dernière, la communauté de Kebaowek a mis fin aux discussions avec la commission, jugeant que les fonds accordés par celle-ci étaient insuffisants. Rien dans ce projet de loi ne tient compte de la question, de plus en plus complexe, de savoir si les consultations doivent relever du cadre de l'obligation de consulter ou du cadre du consentement préalable, donné librement et en connaissance de cause.

La communauté de Kebaowek a également poursuivi le gouvernement en justice en raison de la décision de ce dernier d'accorder un permis environnemental en vertu de la Loi sur les espèces en péril. La communauté de Kebaowek a eu gain de cause devant la Cour fédérale et, en juin dernier, la décision a été maintenue après que le gouvernement ait interjeté appel. Les modifications apportées à la Loi sur les espèces en péril par ce projet de loi semblent conçues pour régler certains des problèmes soulevés par la Cour fédérale. Pourtant, même si ce projet de loi avait été adopté lorsque le ministre de l'Environnement fièrement socialiste a délivré le permis, la réussite n'est pas assurée. En fait, la Cour fédérale avait jugé que le permis délivré par le ministre était déraisonnable parce qu'on ne justifiait pas adéquatement la décision.

La modification de la Loi sur les espèces en péril exige en fait une justification encore plus solide. Si les libéraux nomment encore un ancien criminel radical d'extrême gauche au poste de ministre de l'Environnement, rien ne les empêchera de saboter le processus en ne fournissant pas une justification suffisante à leur décision.

Si ce projet de loi vise à bâtir un Canada encore plus fort, il faut atténuer l'incertitude, et non l'aggraver en incluant plus de politiciens dans le processus.

• (2345)

Comme le montre l'exemple de l'installation de gestion des déchets près de la surface et le litige en cours concernant les consultations, le projet de loi ne parvient pas à remédier à l'incertitude engendrée par les contestations judiciaires et les recours incessants. En réalité, ce projet de loi pourrait bien sonner le glas de l'industrie nucléaire au Canada, et ce parce que, plutôt que d'abroger la Loi sur

l'évaluation d'impact, il intégrerait la Commission canadienne de sûreté nucléaire dans le champ d'application de cette loi:

Pour l'application de la présente loi, le gouvernement du Canada, le ministre, l'Agence, la Commission canadienne de sûreté nucléaire et les autorités fédérales exercent leurs pouvoirs de manière à favoriser la durabilité, à respecter les droits des peuples autochtones du Canada reconnus et confirmés par l'article 35 de la Loi constitutionnelle de 1982, à tenir compte des connaissances autochtones, à prendre en considération les effets cumulatifs des activités concrètes, à appliquer le principe de précaution et à promouvoir la coopération entre instances et la coopération avec les peuples autochtones du Canada.

La Commission canadienne de sûreté nucléaire est depuis longtemps un organisme de réglementation de premier plan à l'échelle mondiale. La commission s'est forgé une réputation exceptionnelle en appliquant des politiques et des règlements fondés sur la science, les données probantes et la gestion des risques. C'est exactement le contraire de l'approche fondée sur le principe de précaution. Bien que le gouvernement du Canada ait adopté le « Cadre d'application de la précaution dans un processus décisionnel scientifique en gestion du risque », ce document reconnaît sans détour que, « [e]n fin de compte, [l'application de la précaution] est une question de jugement fondée sur des valeurs et des priorités ».

L'avenir de l'énergie nucléaire au Canada ne peut pas être déterminé par le fait que la priorité du Parti libéral est d'être réélu. Les valeurs de militants et de juges d'extrême gauche ne doivent pas déterminer si le Canada développera une industrie de l'énergie de fusion.

En intégrant la commission au mandat de la Loi sur l'évaluation d'impact, le gouvernement ouvrirait la porte à des litiges interminables, comme ce fut le cas avec l'installation de gestion des déchets près de la surface. Le cadre juridique actuel du Canada permet qu'une bande des Premières Nations, qui n'a aucun droit sur les terres où sont situés les laboratoires de Chalk River et les terres en amont des installations expérimentales, fasse dérailler un processus qui dure depuis 10 ans. Grâce à du financement étranger, la nation de Kebaowek a pu se servir de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones et de la Loi sur les espèces en péril pour empêcher le Canada de construire un projet.

Ce projet de loi permettrait à n'importe quel groupe de poursuivre n'importe quel demandeur si la commission n'appliquait pas adéquatement la Loi sur l'évaluation d'impact. C'est pour cette raison qu'aucun investisseur privé ne veut prendre le risque de construire un pipeline. J'imagine un entrepreneur doué ayant inventé un nouveau type de réacteur à fusion. Où choisirait-il d'installer son entreprise en énergie de fusion? Pourrait-il vraiment faire confiance au Canada si, après avoir investi des millions de dollars et consacré des années à remplir de la paperasse, sa demande était approuvée, mais qu'il voyait ensuite un tribunal geler ses investissements parce qu'un juge a décidé que la commission n'avait pas adéquatement examiné la durabilité de l'hydrogène? Ce n'est pas parce que 90 % des atomes de l'univers sont de l'hydrogène que l'extrême gauche cessera de prétendre que l'énergie de fusion est la nouvelle menace existentielle.

Mes collègues albertains ont surnommé la Loi sur l'évaluation d'impact le projet de loi anti-pipelines. En intégrant la Commission canadienne de sûreté nucléaire, les libéraux en font un projet de loi contre tout nouveau projet. Quelles que soient les modifications apportées à cette loi, elle ne permettra pas de bâtir le Canada tant que son cadre repose sur des concepts antiscientifiques comme le principe de précaution. Nous n'arriverons jamais à la réconciliation si une Première Nation qui a un intérêt direct dans un projet peut être écartée au profit d'une Première Nation qui n'a aucun intérêt réel dans le projet. Qui voudrait investir au Canada s'il risque de se retrouver devant les tribunaux parce qu'un ministre socialiste a saboté son permis?

Les libéraux utiliseront leur majorité acquise en coulisses pour confier l'examen de ce projet de loi à un comité spécial. Ce sera leur dernière occasion de prouver s'ils veulent vraiment bâtir un Canada fort ou simplement renforcer l'appareil bureaucratique.

• (2350)

[Français]

Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Monsieur le Président, je ne peux pas me mettre plus en porte-à-faux avec ce dont vient de témoigner ma collègue, qui est aussi la voisine d'une petite partie de ma circonscription, parce que la communauté de Kebaowek, dont elle parle, fait partie de ma circonscription, et son territoire ancestral rejoint la circonscription de ma collègue.

Évidemment, les peuples autochtones n'ont pas la même notion des frontières du Québec et de l'Ontario, en particulier chez les Anishinabe. Dans le contexte, lorsque ma collègue parle de consultations qui concernent les Premières Nations, non, elles n'ont pas été faites, et c'est pour ça que la Cour suprême leur a donné raison.

Ce que ma collègue souhaite, c'est évidemment d'enlever ces pouvoirs de faire respecter les conditions des peuples autochtones. Elle a nommé quelque chose d'assez fascinant, comme quoi l'argent pourrait acheter le chef de la communauté de Kebaowek. La communauté n'aurait pas eu assez d'argent et, si on lui donnait plus d'argent, eh bien, évidemment, elle signerait. Sur quoi ma collègue se base-t-elle pour dire ça, pour attaquer si viscéralement l'intégrité même de gens qui se lèvent pour protéger la planète?

Concernant le consentement des Premières Nations, ce qui est arrivé avec le projet de Chalk River, des Laboratoires nucléaires canadiens, c'est qu'on a demandé à Algonquins of Ontario, des « faux-tochtones », des gens qui se prétendent autochtones, des métis qui ne sont pas reconnus par la Chambre et qui parlent au nom des Premières Nations et au nom des Anishinabe. Ça, c'est une erreur fondamentale que je ne cautionne pas et que je ne cautionnerai jamais.

• (2355)

[Traduction]

Cheryl Gallant: Monsieur le Président, je pense que je viens d'entendre le député qualifier les membres de la nation de Pikwakanagan et les Anishinabes de « faux-tochtones ». C'est une première pour moi.

Le tout premier groupe que les Laboratoires nucléaires canadiens ont approché lorsque le projet a vu le jour, c'était les membres de nos Premières Nations. Le député l'a dit ouvertement: c'est strictement une question d'argent. Il ne s'agit pas de procéder comme il faut, en toute sécurité, de manière à protéger les gens et l'environnement, comme le ferait ce projet. Avec celui-ci, l'environnement et les gens seraient encore mieux protégés.

Ordres émanant du gouvernement

[Français]

Guillaume Deschênes-Thériault (Madawaska—Restigouche, Lib.): Monsieur le Président, ma collègue a mentionné dans son discours quelques éléments qui me semblent inexacts. Elle mentionne qu'il n'y a pas de projet pour lequel on a mis la pelle à la terre, mais c'est complètement faux.

Je pense au projet du port de Contrecoeur, qu'on a commencé au printemps dernier, à la route de la vallée du Mackenzie, qu'on a commencé à construire pendant l'été. Je pense aussi au transport d'électricité sur la Côte-Nord auquel on a commencé à travailler, cette année. Ce sont quelques exemples.

La construction des projets d'intérêt national se traduit par la mise des pelles à la terre. Grâce au projet de loi C-39, on va continuer à construire davantage. J'inviterais donc ma collègue à revoir la liste des projets d'intérêt national qui sont en cours d'étude et à suivre de très près leur avancée, parce qu'il y a beaucoup de potentiel pour renforcer notre économie.

[Traduction]

Cheryl Gallant: Il y a juste une chose que je peux dire, monsieur le Président: une chance que ces projets ont été entamés avant que le projet de loi C-39 entre en vigueur.

Arnold Viersen (Peace River—Westlock, PCC): Monsieur le Président, je remercie sincèrement ma collègue de ses observations ce soir au sujet du projet de loi C-69. Pas un seul libéral n'en a parlé. C'est là le cœur du problème, et c'est bien ce qui explique pourquoi aucun projet ne se concrétise au pays.

Je tiens à rappeler à la Chambre que, sous le gouvernement de Stephen Harper, 9 grands projets de pipeline ont été réalisés. De plus, 14 projets de gaz naturel liquéfié étaient prêts à aller de l'avant au Canada. Or, après l'arrivée au pouvoir des libéraux, aucun de ces projets n'a abouti. Je me demande ce que ma collègue a à dire à ce sujet.

Cheryl Gallant: Monsieur le Président, il faudra beaucoup de temps pour réparer les dommages causés par l'ancien premier ministre. Le problème, c'est que les mêmes personnes sont encore ici, et qu'il suffirait qu'un autre ministre de l'Environnement fortement à gauche soit nommé pour que les projets soient à nouveau mis sur la glace.

[Français]

Sébastien Lemire: Monsieur le Président, ma collègue est-elle vraiment sérieuse lorsqu'elle dit que ce serait une bonne idée d'implanter une poubelle de déchets nucléaires en haut d'une montagne, en sachant que les ruissellements vont tomber dans la rivière des Outaouais, qui est à 200 km d'ici? Les conséquences peuvent affecter ainsi une agglomération de 1,6 million d'habitants, ici dans la région de Gatineau-Ottawa. Ça peut aller ensuite 200 kilomètres plus loin, dans la région de Montréal, et affecter 80 %, voire plus, de la population du Québec. Les déchets nucléaires du passé, il faut les stocker quelque part. Il y a peut-être des endroits dans le Bouclier canadien. Si l'Ontario veut courir ces risques, qu'elle les gère chez elle, mais que ça ne vienne pas nous toucher, au Québec.

[Traduction]

Cheryl Gallant: Monsieur le Président, mon collègue a déformé la nature de ce projet. Ces couvre-chaussures, gants et blouses contaminés sont déjà dans le sol.

Motion d'ajournement

Ce que nous voulons faire, c'est les retirer du sol pour les mettre dans un endroit plus sûr, car l'enfouissement reposait sur des connaissances scientifiques aujourd'hui désuètes. Nous ne sommes pas à la montagne Carp, la colline des ordures. Je l'invite à se rendre à Cobourg, où il y a une installation de gestion des déchets près de la surface. C'est d'apparence naturelle. L'eau est analysée. Elle est pure à sa sortie. C'est une bonne façon d'assainir nos terres. J'espère qu'on cessera les mesures dilatoires qui ont été prises pour empêcher le projet d'aller de l'avant et qu'on s'occupera d'assainir nos terres.

MOTION D'AJOURNEMENT

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office conformément à l'article 38 du Règlement.

• (2400)

[Traduction]

L'ÉCONOMIE

Arnold Viersen (Peace River—Westlock, PCC): Monsieur le Président, je suis intervenu plusieurs fois aujourd'hui. Je suis heureux d'aborder une question que j'ai posée au gouvernement il y a quelque temps, à savoir s'il adopterait le plan d'action des conservateurs pour régler le problème du prix du diesel au pays. J'ai mentionné dans ma question qu'un habitant de ma circonscription, Steve Van Raalte, avait du mal à payer son carburant. Il est mécanicien en machinerie lourde et il doit se déplacer d'un chantier à l'autre. Cela grugeait beaucoup ses bénéfices nets.

J'ai souligné qu'au moins deux entreprises en Alberta travaillent sur la mise au point d'un processus pour fabriquer du diesel à partir de gaz naturel. C'est une technologie plutôt géniale. Je vais parler un peu de l'entreprise Pennzoil, qui appartient à Shell. Shell a développé la capacité de produire de l'huile pour moteur à partir de gaz naturel. Elle l'a commercialisée en 2011. C'est donc tout à fait possible.

La réalité, c'est que les entreprises qui mettent au point cette technologie géniale ne s'établiront probablement jamais en Alberta. Elles mettent au point la technologie en Alberta, mais elles s'installeront sans doute dans une autre province en raison de la taxe sur le carbone pour les industries. Elles n'ont aucun moyen de financer leurs activités si elles doivent payer la taxe sur le carbone pour les industries. L'autre problème auquel elles sont confrontées est le fait que les banques refusent de les financer et que les compagnies d'assurance ne souhaitent pas les financer, en raison des politiques et des beaux discours du gouvernement libéral au cours des 10 dernières années.

Fait intéressant, lorsque j'ai posé cette question il y a deux semaines, j'ai obtenu une réponse de la secrétaire parlementaire du ministre du Logement au sujet du logement. Je n'ai reçu aucune réponse au sujet du prix du diesel et des choses qui me préoccupaient. La réponse était terriblement déconnectée de la réalité. J'espère que, ce soir, nous obtiendrons une réponse à ma question visant à savoir si le gouvernement s'écartera du chemin et éliminera toutes les taxes sur le diesel.

Les prix du diesel ont augmenté de plus de 80 %. Je tiens à rappeler que la dernière fois que le prix du pétrole s'élevait à 100 \$ le baril, nous payions environ 1,40 \$ le litre de diesel. En ce moment, nous le payons 2,44 \$. Toute une série de mesures libérales ont été mises en place et sont à l'origine de cette situation, qu'il s'agisse de

la dépréciation de notre monnaie par rapport à autrefois ou du fait que nous n'avons pas exploité les ressources canadiennes à cause de l'attitude étouffante des libéraux qui prônent de « laisser les ressources dans le sol ».

Nous avons présenté notre plan d'urgence visant à alléger le prix des carburants. Nous voulons accorder des mesures d'aide financière d'urgence et des allègements de taxe aux entreprises. Nous voulons abolir la taxe sur le carbone pour les industries. Nous voulons nous assurer que les raffineries et les pipelines puissent être construits. Nous voulons garantir que l'énergie que nous produisons ici, au Canada, puisse être utilisée dans toutes les régions du pays. Pour tous les Albertains, il est inconcevable que nous soyons la superpuissance énergétique mondiale sans pouvoir acheminer notre énergie jusqu'à la côte Est. Nous voulons également nous doter d'une réserve afin de disposer d'un tampon face aux chocs de prix qui surviennent.

Je me demande si le député libéral peut me répondre. Les libéraux appuieront-ils notre projet visant à faire baisser le prix du diesel afin que des gens comme Steve puissent gagner suffisamment d'argent pour nourrir leurs enfants?

Claude Guay (secrétaire parlementaire du ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, les Canadiens traversent une période d'incertitude économique marquée par les turbulences mondiales et la hausse du coût de la vie. Dans ce contexte, au lieu de miser sur une mesure particulière, le gouvernement continue de se concentrer sur ce qu'il peut contrôler, à savoir bâtir une économie canadienne forte, diversifier nos partenaires commerciaux à l'étranger, assurer une gestion budgétaire responsable et soutenir les Canadiens qui subissent la pression du coût de la vie au quotidien. D'un bout à l'autre du pays, les gens s'inquiètent de la hausse du prix de l'essence, de la nourriture, du logement et des autres biens essentiels. C'est peut-être pour cette raison que le député a entendu parler du logement.

Le gouvernement est conscient de ces pressions et il prend des mesures concrètes et responsables à la fois pour alléger le fardeau des Canadiens tout en préservant la stabilité économique à long terme. Cela passe notamment par un soutien immédiat pour les dépenses au quotidien. En avril, nous avons temporairement suspendu la taxe d'accise sur l'essence et le diesel pour la période estivale, jusqu'à la fête du Travail. Dès sa mise en œuvre, cette mesure a entraîné une baisse de 11 ¢ le litre du prix de l'essence, apportant ainsi une aide immédiate aux consommateurs. Nous avons également mis fin à la redevance sur les combustibles l'année dernière. Le 2 septembre, nous avons annoncé la prolongation de la suspension de la taxe d'accise sur les carburants jusqu'au 31 janvier 2027, après quoi nous appliquerons 50 % du taux normal de la taxe du 1^{er} février au 31 mars 2027.

Au total, l'allègement fiscal accordé aux Canadiens est estimé à 5,3 milliards de dollars, dont 2,9 milliards de dollars découlant de la prolongation de la mesure en septembre. Cette suspension de la taxe d'accise, qui fait baisser les prix à la pompe, contribue à réduire les coûts de transport et de production dans l'ensemble de l'économie, ce qui aide les familles, les camionneurs et les entreprises qui comptent sur ces derniers pour transporter des marchandises. De nombreuses entreprises récupèrent aussi la TPS payée sur le carburant dans leur déclaration de revenus.

Le gouvernement a également instauré la nouvelle Allocation canadienne pour l'épicerie et les besoins essentiels afin d'offrir un soutien supplémentaire important à plus de 12 millions de Canadiens. Cette allocation est basée sur le crédit pour la TPS, mais elle est plus généreuse. Depuis juillet 2026, les montants des versements ont augmenté de 25 % pour cinq ans et, en juin, les 12 millions de Canadiens en question ont reçu un versement supplémentaire unique. Mises ensemble, ces mesures signifient qu'une famille de quatre personnes recevra jusqu'à 1 890 \$ cette année et qu'une personne seule recevra jusqu'à 950 \$.

Nous savons que l'abordabilité du logement est toujours un défi pour de nombreux Canadiens, tout comme le prix du carburant, en particulier pour ceux qui tentent d'acheter leur première maison. C'est pourquoi nous avons éliminé la TPS pour les acheteurs d'une première maison neuve d'une valeur maximale de 1 million de dollars, une mesure qui peut permettre d'économiser jusqu'à 50 000 \$.

Ensemble, ces mesures et d'autres représentent une approche équilibrée, une réduction immédiate des coûts, une aide ciblée pour ceux qui en ont le plus besoin et une gestion prudente des fonds publics, ce que le député d'en face et son équipe évoquent souvent. Le gouvernement continue de répondre aux pressions liées à l'abordabilité en faisant preuve d'équité et de discipline et en mettant l'accent sur les résultats pour tous les Canadiens.

• (2405)

Arnold Viersen: Monsieur le Président, je remercie le député d'avoir trouvé, ce soir, une réponse à lire sur le bon sujet, mais il n'a jamais répondu à la question que je lui ai posée, à savoir ce qu'il avait à dire à Steve au sujet de ce que signifie réellement le fait de vivre au Canada.

Le député est nouveau ici, mais je veux lui rappeler qu'il y a près d'une décennie, le dollar canadien valait plus que le dollar américain. Nous avions les moyens de faire l'épicerie pour nos enfants. Nous n'avions pas besoin d'un programme scolaire pour les nourrir. Le gouvernement continue d'agir de manière à réduire la valeur de notre argent, et c'est l'une des principales raisons pour lesquelles tout coûte beaucoup plus cher. Le fait d'injecter plus d'argent dans le système ne fait que gonfler les coûts. Nous avons passé plein de temps à en parler.

Nous avons demandé que toutes les taxes sur le diésel soient supprimées. Les libéraux s'engageront-ils à supprimer leur norme libérale sur les combustibles propres?

Claude Guay: Monsieur le Président, les Canadiens s'attendent à ce que leur gouvernement propose des solutions pratiques pour contrer la hausse des coûts, ce qui ne nécessite pas une maîtrise en économie, et c'est exactement ce que fait le gouvernement. La prolongation de l'allègement de la taxe sur le carburant n'est qu'une des mesures importantes prises pour aider les familles et les travailleurs.

Ce qui est vraiment important, c'est le fait que la question du député ne tient pas compte de la cause profonde des problèmes d'approvisionnement en carburant, à savoir l'agression russe en Ukraine et la situation dans le détroit d'Ormuz. Au lieu de cela, il tente de rejeter la faute sur les Canadiens. Nous travaillons avec nos partenaires du G7 pour régler ce problème et, depuis qu'une entente a été conclue vendredi dernier pour augmenter l'approvisionnement en carburant, les prix ont diminué de 5 %. Cela montre qu'il faut prendre des mesures à l'échelle mondiale pour relever les défis

Motion d'ajournement

mondiaux, car l'augmentation de la production canadienne à elle seule ne suffit pas. L'abordabilité nécessite...

Le vice-président: La députée d'Algonquin—Renfrew—Pembroke a la parole.

LA DÉFENSE NATIONALE

Cheryl Gallant (Algonquin—Renfrew—Pembroke, PCC): Monsieur le Président, je suis heureuse de prendre la parole au nom des femmes et des hommes courageux qui servent dans les Forces armées canadiennes. En juin dernier, j'ai demandé au ministre de la Défense si le gouvernement libéral annulerait sa politique visant à réduire de 72 % l'indemnité différentielle de logement pour les membres des Forces armées canadiennes, et à augmenter leur loyer de 5 %. Le ministre a répondu à ma question sur les loyers en disant que les demandes d'adhésion aux Forces armées canadiennes étaient en hausse, que davantage de femmes s'enrôlaient, que la culture changeait et qu'on achetait des systèmes d'armes et des fusils. Il a terminé sa litanie en affirmant que Stephen Harper avait laissé un gâchis.

Le ministre a esquivé la question plus vite qu'un soldat russe ne fuit le son d'un drone. Ayant siégé en face du député d'Ottawa-Sud pendant plus de 20 ans, je ne crois pas qu'il aurait donné cette réponse s'il avait été adéquatement informé. Le bureau du ministre a eu quatre mois pour rédiger une meilleure réponse. J'attends avec impatience la réponse du secrétaire parlementaire, dans laquelle il expliquera pourquoi les libéraux augmentent les loyers et sabrent la prestation pour le logement. Si je devais deviner, je dirais qu'il esquivera la question des loyers et qu'il se concentrera sur l'augmentation des salaires — une politique libérale classique qui consiste à donner 5 \$ avec la main droite et à prendre 10 \$ avec la main gauche.

À tous les Canadiens qui se demandent pourquoi les libéraux semblent toujours agir à contre-courant lorsqu'il est question des Forces armées canadiennes, je les encourage à se procurer un exemplaire du livre *Into the Breach: A Soldier's Journey*. Il s'agit des mémoires de l'ancien chef d'état-major de la défense, le général Wayne Eyre. Un extrait a été publié cette fin de semaine dans le *Globe and Mail*. Le général Eyre y raconte une partie de son expérience relative aux relations avec le gouvernement libéral à la suite de la deuxième invasion de l'Ukraine par la Russie: « Cela a marqué le début d'une odyssée exaspérante de deux ans caractérisée par l'indécision stratégique et la procrastination. Alors que la sécurité mondiale continuait de se détériorer à un rythme effréné, le Canada tergiversait, la préparation des forces en pâtissait et le respect de nos alliés s'amenuisait davantage. »

À un moment donné au cours de cette mission de deux ans visant à convaincre les libéraux d'augmenter les dépenses de défense, le général a envisagé d'envoyer une lettre au premier ministre pour lui faire part de ses préoccupations. Le sous-ministre de la Défense nationale a conseillé au général que, s'il souhaitait réellement faire passer son message au premier ministre, il devrait plutôt se servir d'un napperon de papier. Sur cette grande feuille de papier, il faudrait représenter graphiquement des informations complexes d'une manière facile à comprendre. Il est choquant d'apprendre que la fonction publique a traité Trudeau comme un enfant dans un restaurant familial. Malgré cette tentative de lui présenter les choses de façon visuelle, le premier ministre n'a pas été convaincu.

Motion d'ajournement

Le Cabinet du premier ministre a demandé davantage d'examen, ce qui signifie davantage de retards. Le général a qualifié cela d'indécision stratégique. Leur stratégie ne vise pas la défense du Canada, mais bien la réélection du Parti libéral. Le premier ministre actuel adopte exactement la même approche avec son examen interminable de l'achat des F-35. En fait, rien n'est en cours d'examen. Les libéraux pratiquent simplement l'indécision stratégique. Ils pensent qu'en différant une décision sur les F-35, ils peuvent se servir de cet achat comme argument dans des négociations qui n'ont pas lieu.

Les libéraux veulent à tout prix faire croire aux Canadiens que le gouvernement libéral a changé. Pendant ce temps, il augmente le loyer des soldats canadiens tout en déboursant 20 millions de dollars en paiements rétroactifs pour la location d'une dalle de béton qu'il appelle un port spatial et qu'il n'a jamais utilisée. Les libéraux ont signé un bail de 10 ans pour une dalle de béton qualifiée de port spatial. Au Canada, les locataires doivent généralement payer le premier et le dernier mois de loyer lorsqu'ils emménagent dans un appartement. Ce que les Canadiens ne font pas, c'est payer leur loyer 12 mois avant de déménager, mais c'est exactement ce que le gouvernement Brookfield a fait. Les libéraux ont signé un bail de neuf ans pour une dalle de béton et ils ont accepté de payer pendant 10 ans.

• (2410)

[Français]

Claude Guay (secrétaire parlementaire du ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, je partage les préoccupations de la députée quant au bien-être de nos militaires qui servent ce pays avec fierté et professionnalisme chaque jour.

C'est un enjeu qui me touche personnellement. En effet, je suis le père d'un membre des Forces armées canadiennes qui a une petite famille à sa charge. Ça implique notamment de veiller à ce que les Forces armées canadiennes disposent du soutien nécessaire pour s'épanouir et réussir et que les membres soient rémunérés équitablement compte tenu des défis particuliers que représente la vie en uniforme. C'est pourquoi nous avons augmenté de 20 % l'ensemble des avantages sociaux des membres des Forces armées canadiennes en modernisant l'ajustement pour le facteur militaire et d'autres allocations, en plus d'en instaurer plusieurs nouvelles. Nous savons que le logement abordable est un enjeu réel pour un bon nombre de familles militaires, tout comme pour la population canadienne en général. Je peux comprendre l'anxiété que causent les changements apportés aux coûts et aux allocations en matière de logement. Ils ne sont pas faciles à comprendre au premier abord. Je vais essayer de clarifier les choses.

[Traduction]

Le député soulève deux questions distinctes: l'indemnité différentielle de logement des Forces canadiennes pour les membres qui louent un logement dans un marché privé du logement, et les frais de gîte pour les membres qui vivent dans les unités de logement résidentiel gérées par le ministère de la Défense nationale. Ces régimes sont régis différemment et assortis de protections distinctes pour les militaires concernés.

L'indemnité différentielle de logement n'est pas une prestation universelle. C'est un paiement mensuel adapté pour aider les membres lorsque le coût du logement privé dans leur lieu de travail dépasse leur revenu.

• (2415)

[Français]

La politique d'indemnité différentielle de logement des Forces canadiennes fait l'objet d'une révision annuelle afin de s'assurer qu'elle reflète l'évolution de la situation des membres. En 2026, les coûts médians de location sur le marché privé ont diminué dans plus de la moitié des régions. Outre la différence de logement, des frais de logement s'appliquent aux membres qui résident dans des logements gérés par le ministère de la Défense nationale. Ces frais ne constituent pas vraiment un loyer, car l'État n'entretient pas de relation de bailleur à locataires avec les membres des Forces armées canadiennes.

[Traduction]

L'Agence de logement des Forces canadiennes est tenue par la loi de réviser annuellement la valeur de base du logement afin de tenir compte du marché local. Pour ce faire, elle applique l'indice des prix à la consommation de Statistique Canada. En 2026-2027, les réévaluations locales ont donné lieu à une augmentation de 5 %, soit une moyenne nationale de 57 \$ par mois. Les augmentations annuelles sont plafonnées à 100 \$ par mois pour les occupants, et les membres ne sont pas tenus de payer plus de 25 % du revenu brut de leur foyer en frais de logement.

[Français]

Nous prenons soin de nos militaires et nous leur fournissons des logements abordables ainsi qu'une rémunération équitable pour qu'ils puissent se concentrer sur la tâche exigeante de protéger le Canada.

[Traduction]

Cheryl Gallant: Monsieur le Président, je tiens à rappeler aux gens ce qui s'est passé ici. Les libéraux ont signé un bail de neuf ans pour une dalle de béton et ont accepté de payer pendant 10 ans. Ce paiement de loyer rétroactif a aidé à payer les options d'achat d'actions exercées par l'un des actionnaires du port spatial.

Les proches du Parti libéral s'enrichissent grâce à des transactions d'initiés, tandis que les femmes et les hommes courageux des Forces armées canadiennes ont droit à des hausses de loyer et à de la moisissure noire. Tandis que le gouvernement augmente les dépenses, les Canadiens devraient s'attendre à voir encore plus de corruption au sein du Parti libéral.

[Français]

Claude Guay: Monsieur le Président, je vais rajouter des précisions et je vais ignorer la portion des théories de complot de la députée de l'opposition.

Nous avons modernisé l'ensemble du système de rémunération des membres des Forces armées. Il compte maintenant des allocations nouvelles et améliorées qui répondent aux exigences du service militaire. Nous avons adapté l'indemnité différentielle pour compenser les coûts d'hébergement là où les défis relatifs à l'abordabilité sont les plus grands.

*Motion d'ajournement**[Traduction]*

Nous protégeons les militaires qui vivent dans des unités de logement résidentiel gérées par le ministère de la Défense nationale en limitant les augmentations annuelles de loyer et en plafonnant les frais de gîte à 25 % du revenu brut du ménage. De plus, nous réinvestissons les recettes provenant de ces frais dans le portefeuille du logement militaire afin d'aider les membres des Forces armées canadiennes et leur famille à avoir une bonne qualité de vie.

[Français]

Nous nous concentrons sur la rémunération équitable, le soutien personnalisé et les mesures de protection pratiques pour les professionnels dévoués des Forces armées canadiennes.

[Traduction]

Le vice-président: Conformément à l'article 38(2)b) du Règlement, la députée de Similkameen—Okanagan-Sud—Kootenay-Ouest n'étant pas présente pour aborder la question qu'elle devait soulever au moment de l'ajournement conformément à l'avis qu'elle avait donné, ce dernier est réputé avoir été retiré.

La motion portant que la Chambre s'ajourne maintenant est réputée adoptée. La Chambre s'ajourne donc à plus tard aujourd'hui, à 14 heures, conformément à l'article 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 0 h 19.)

TABLE DES MATIÈRES

Le mardi 6 octobre 2026

AFFAIRES COURANTES	
Loi visant à renforcer le secteur de la défense du Canada	
Fuhr (au nom du ministre de la Transformation du gouvernement, des Travaux publics et de l'Approvisionnement et lieutenant du Québec).....	10041
Projet de loi C-40. Présentation et première lecture.....	10041
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi.....	10041
Les comités de la Chambre	
Affaires étrangères et développement international	
Hussen.....	10041
Duncan.....	10041
Finances	
Gould.....	10041
Pétitions	
La Société canadienne des postes	
Vis.....	10041
Les droits de la personne	
Gazan.....	10042
Le droit de grève	
Gazan.....	10042
L'agriculture	
Gazan.....	10042
Le système de radar transhorizon	
Dowdall.....	10042
L'aide médicale à mourir	
Viersen.....	10043
Questions inscrites au Feuilleton	
Lamoureux.....	10043

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

Travaux des subsides	
Motion de l'opposition — Le prix du diésel	
Anstey.....	10043
Motion.....	10043
Gladu.....	10045
Morrison.....	10045
Lamoureux.....	10045
Kronis.....	10046
Bexte.....	10046
Lamoureux.....	10047
Kronis.....	10048
Anstey.....	10048
Guay.....	10048
Roberts.....	10051
Duclos.....	10051
May.....	10051
Kronis.....	10051
Lamoureux.....	10051

Waugh.....	10052
Garon.....	10052
Gladu.....	10054
Gourde.....	10054
DeBellefeuille.....	10054
Simard.....	10054
Lamoureux.....	10056
Gourde.....	10056
DeBellefeuille.....	10056
Tolmie.....	10056
Lamoureux.....	10058
Shipley.....	10058
May.....	10058
May.....	10058
Gladu.....	10060
Tolmie.....	10060
Lamoureux.....	10061
Duclos.....	10061
May.....	10062
Barlow.....	10062
Lamoureux.....	10062
Zimmer.....	10063
Gladu.....	10064
Barsalou-Duval.....	10064
Morrison.....	10064
Barlow.....	10065
Lamoureux.....	10066
Viersen.....	10066
May.....	10067
Poilievre.....	10067
Lamoureux.....	10068
May.....	10069
Barsalou-Duval.....	10069
Lamoureux.....	10069
Barlow.....	10071
Gladu.....	10072
May.....	10072
Patzer.....	10072
Clark.....	10073
Ross.....	10073
Lamoureux.....	10074
Gill (Abbotsford—Langley-Sud).....	10074
May.....	10075
Thomas.....	10075

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

La diversité et l'inclusion	
Sidhu (Brampton-Sud).....	10076
L'Aéroport international de Stephenville	
Anstey.....	10076
Les arts et la culture	
Lavack.....	10076

Le commerce interprovincial	
Albas	10077
Chicoutimi—Le Fjord	
Gobeil	10077
Les services publics et l'approvisionnement	
Mazier	10077
Les premiers répondants de Prescott—Russell—Cumberland	
Mingarelli	10077
L'élection au Québec	
Paul-Hus	10077
L'élection au Québec	
Blanchet	10078
Le cricket	
Khalid	10078
Le prix du diésel	
Epp	10078
L'oeuvre de toute une vie	
Ehsassi	10078
Le prix du diésel	
Hoback	10078
Michel Soucy	
Deschênes-Thériault	10079
Le prix du diésel	
Bezan	10079
Le cancer du sein	
Hepfner	10079

QUESTIONS ORALES

Le commerce international	
Berthold	10079
Lightbound	10079
Berthold	10080
Lightbound	10080
Seeback	10080
Lightbound	10080
Seeback	10080
Lightbound	10080
Lawton	10080
Hodgson	10080
Lawton	10081
Fuhr	10081
L'environnement	
Normandin	10081
MacKinnon	10081
Normandin	10081
LeBlanc	10081
Simard	10081
Dabrusin	10081
La fiscalité	
Barlow	10081
MacDonald (Malpeque)	10082
Barlow	10082

Hodgson	10082
Anstey	10082
Thompson	10082
Anstey	10082
Thompson	10082
Patzer	10082
Belanger (Desnethé—Missinippi—Rivière Churchill)	10083
Gourde	10083
Champagne	10083
Gourde	10083
Champagne	10083
Les pensions	
Larouche	10083
Hajdu	10083
Larouche	10083
Lightbound	10083
La fiscalité	
Stubbs	10084
Hodgson	10084
Stubbs	10084
Hodgson	10084
Lewis (Haldimand—Norfolk)	10084
MacDonald (Malpeque)	10084
Lewis (Haldimand—Norfolk)	10084
Long	10084
Gallant	10084
Blois	10085
La défense nationale	
Malette (Bay of Quinte)	10085
Fuhr	10085
L'Agence du revenu du Canada	
Hallan	10085
Long	10085
Hallan	10085
Long	10085
Les petites entreprises	
Vis	10085
Valdez	10086
Vis	10086
Valdez	10086
L'économie	
Hardy	10086
Bendayan	10086
Hardy	10086
Bendayan	10086
Les services publics et l'approvisionnement	
Duncan	10087
Lightbound	10087
Duncan	10087
Fuhr	10087
Kramp-Neuman	10087
MacKinnon	10087
Les femmes et l'égalité des genres	
Lapointe (Rivière-des-Mille-Îles)	10087
Valdez	10088

La santé	
Mazier	10088
Michel	10088
Strauss	10088
Michel	10088
Strauss	10088
Michel	10088

Les ressources naturelles	
Caley	10088
Hodgson	10088

L'agriculture et l'agroalimentaire	
Scheer	10089
MacDonald (Malpeque)	10089

Les affaires autochtones	
Gazan	10089
Hodgson	10089

Les institutions démocratiques	
McPherson	10089
Olszewski	10089

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

Travaux des subsides

Motion de l'opposition—Prix du diesel

Motion	10090
Thomas	10090
Lamoureux	10090
Cooper	10091
Sari	10091
Brunelle-Duceppe	10092
Lamoureux	10092
Roberts	10092
Sousa	10093
Patzer	10094
May	10095
Lamoureux	10095
Berthold	10095
Brière	10096
Brunelle-Duceppe	10097
Deschênes-Thériault	10097
Davidson	10097
Turnbull	10099
May	10099
Thériault	10099
Turnbull	10099
Steinley	10101
Johns	10101
Cormier	10101

Priviège

La divulgation prématurée alléguée d'informations à propos du projet de loi C-39

Kayabaga	10102
----------------	-------

Travaux des subsides

Motion de l'opposition — Le prix du diésel

Motion	10103
Nathan	10103

Steinley	10104
Johns	10104
Lamoureux	10104
Steinley	10105
Lamoureux	10106
Patzer	10107
Bragdon	10107
Cormier	10108
Wagh	10108
Clark	10109
Vis	10109
Report du vote sur la motion	10110

AFFAIRES ÉMANANT DES DÉPUTÉS

La Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents

Projet de loi C-231. Étape du rapport	10110
Berthold	10110
Motion d'adoption	10110
Adoption de la motion	10110
Troisième lecture	10110
Lamoureux	10113
Fortin	10113
DeRidder	10113
Lamoureux	10113
Fortin	10114
DeRidder	10116
Nathan	10117

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

Loi visant à bâtir un Canada fort

Projet de loi C-39. Deuxième lecture	10118
Weiler	10118
Ross	10120
Kayabaga	10120
McCauley	10120

Priviège

La présumée divulgation prématurée du projet de loi C-40

Scheer	10121
--------------	-------

Loi visant à bâtir un Canada fort

Projet de loi C-39. Deuxième lecture	10122
McCauley	10122
Gasparro	10123
Kronis	10124
Kayabaga	10124
Ntumba	10124
Gourde	10125
Deschênes	10125
Kayabaga	10126
Gourde	10126
Gourde	10126
Deschênes	10127
Lamoureux	10127
Kronis	10128
Zahid	10128

Kronis	10129
Deschênes	10129
Blois	10130
May	10130
Kwan	10130
Blois	10131
Albas	10132
Garon	10132
Deschênes	10132
Deschênes-Thériault	10133
May	10134
Garon	10134
Reynolds	10134
Lamoureux	10136
Deschênes	10136
Albas	10136
Kronis	10136
Lemire	10137
Deschênes-Thériault	10138
Garon	10139
Bonin	10139
Deschênes-Thériault	10141
May	10141
Garon	10141
Nathan	10142
Albas	10143
Lemire	10143
Powlowski	10144
Kronis	10144
Lamoureux	10145
Deschênes	10145
Epp	10146
Deschênes-Thériault	10146
Morrissey	10146
Epp	10147
Lemire	10147
Rocheft	10148
Epp	10148
Lamoureux	10150
Melillo	10150
Deschênes-Thériault	10150
Sousa	10151

Powlowski	10152
Albas	10152
Deschênes-Thériault	10152
Melillo	10153
Rocheft	10154
Deschênes	10154
Deschênes-Thériault	10154
Rocheft	10154
Albas	10156
Lemire	10156
Gasparro	10156
Kuruc	10157
Rana	10158
Albas	10158
Clark	10159
Guay	10159
Viersen	10160
Deschênes	10160
Lapointe (Sudbury)	10161
Viersen	10161
Deschênes-Thériault	10162
Deschênes	10163
Gallant	10163
Ma	10163
Albas	10164
Lemire	10165
Fergus	10165
Gallant	10165
Lemire	10167
Deschênes-Thériault	10167
Viersen	10167

MOTION D'AJOURNEMENT

L'économie

Viersen	10168
Guay	10168

La défense nationale

Gallant	10169
Guay	10170

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>