



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° 085
Le jeudi 12 février 2026

Présidence de l'honorable Francis Scarpaleggia

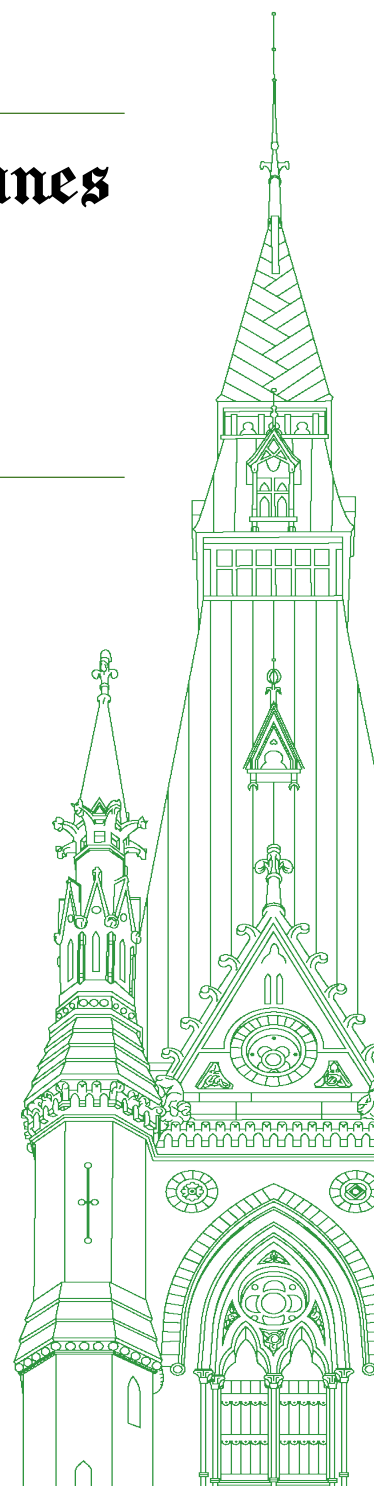


TABLE DES MATIÈRES

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Le jeudi 12 février 2026

La séance est ouverte à 10 heures.

Prière

AFFAIRES COURANTES

• (1000)

[Traduction]

BUDGET SUPPLÉMENTAIRE DES DÉPENSES (C) 2025-2026

Le président du Conseil du Trésor présente un message dont le Président donne lecture à la Chambre et par lequel Son Excellence la gouverneure générale transmet le budget supplémentaire des dépenses (C) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2026.

L'hon. Shafqat Ali (président du Conseil du Trésor, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, le Budget supplémentaire des dépenses (C) 2025-2026.

* * *

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, il y a eu consultations entre les partis et vous constaterez qu'il y a consentement unanime à l'égard de la motion suivante:

Que, nonobstant tout article du Règlement ou usage habituel de la Chambre, la motion des voies et moyens n° 8, dont avis a été déposé le 28 janvier 2026, soit réputée agréée avec dissidence, et un projet de loi fondé sur les dispositions de cette motion inscrit au Feuilleton au nom de la ministre des Relations Couronne-Autochtones et intitulé « Loi portant mise en vigueur du Traité concernant la reconnaissance et la mise en œuvre de l'autonomie gouvernementale des Métis de la Rivière Rouge et modifiant d'autres lois en conséquence », soit réputé avoir été lu une première fois.

Le Président: Que tous ceux qui s'opposent à ce que le député propose la motion veuillent bien dire non. Le consentement est accordé.

La Chambre a entendu la motion. Que tous ceux qui s'opposent à la motion veuillent bien dire non.

(La motion est adoptée.)

* * *

LES VOIES ET MOYENS

MOTION N° 8

(L'ordre du jour appelle: Ordres émanant du gouvernement:)

28 janvier 2026 — La ministre des Relations Couronne-Autochtones — Prise en considération d'une motion des voies et moyens en vue du dépôt du projet de loi

intitulé Loi portant mise en vigueur du Traité concernant la reconnaissance et la mise en œuvre de l'autonomie gouvernementale des Métis de la Rivière Rouge et modifiant d'autres lois en conséquence

(La motion est adoptée.)

* * *

LOI SUR LE TRAITÉ CONCERNANT LA RECONNAISSANCE ET LA MISE EN ŒUVRE DE L'AUTONOMIE GOUVERNEMENTALE DES MÉTIS DE LA RIVIÈRE ROUGE

(Projet de loi C-21. L'ordre du jour appelle: Ordres émanant du gouvernement:)

28 janvier 2026 — La ministre des Relations Couronne-Autochtones — Projet de loi intitulé « Loi portant mise en vigueur du Traité concernant la reconnaissance et la mise en œuvre de l'autonomie gouvernementale des Métis de la Rivière Rouge et modifiant d'autres lois en conséquence ».

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

* * *

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

ACCÈS À L'INFORMATION, PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS ET ÉTHIQUE

L'hon. Arielle Kayabaga (London-Ouest, Lib.) Monsieur le Président, il y a eu consultations entre les partis et vous constaterez qu'il y a consentement unanime à l'égard de la motion suivante:

Que le Comité permanent de l'accès à l'information, de la protection des renseignements personnels et de l'éthique soit le comité désigné aux fins de l'article 14.1 de la Loi sur le lobbying.

• (1005)

[Français]

Le Président: Que tous ceux qui s'opposent à ce que l'honorable députée propose la motion veuillent bien dire non.

Puisque je n'entends pas d'opposition, c'est d'accord.

La Chambre a entendu l'énoncé de la motion. Que tous ceux qui s'opposent à la motion veuillent bien dire non.

(La motion est adoptée.)

Travaux des subsides

[Traduction]

PÉTITIONS

L'ENVIRONNEMENT

Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, je suis honorée de prendre la parole pour présenter une pétition au nom de citoyens de Saanich—Gulf Islands, qui m'ont exprimé cette préoccupation en personne, en plus d'avoir signé cette pétition. Ces personnes attirent l'attention de la Chambre sur les crises écologiques, sociales et économiques qui sévissent actuellement, qu'on appelle parfois les « polycrises », et demandent que le gouvernement du Canada fasse preuve de leadership dans ce domaine en reconnaissant que dans de nombreux cas, on dépasse les limites des écosystèmes. Autrement dit, en raison de la surconsommation, des effets de l'industrialisation et, en particulier, de la crise climatique, l'activité humaine pousse les systèmes écologiques de la planète à leur perte.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement d'exercer un leadership à l'échelle nationale au regard de l'éducation au sujet de l'environnement et du développement durable et de reconnaître l'importance de se fier aux connaissances et à la sagesse des Autochtones. Ils demandent à la Chambre et au gouvernement de soutenir les éducateurs, les communicateurs et les chefs de file communautaires qui tentent de sensibiliser et de mobiliser la population pour un avenir durable.

LA LIBERTÉ DE RELIGION

Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton—Bkejwanong, PCC): Monsieur le Président, je suis heureuse de présenter aujourd'hui une pétition de résidents du Canada concernant le projet de loi C-9, qui supprimerait du Code criminel du Canada la disposition qui permet d'invoquer la croyance religieuse de bonne foi pour se défendre. Le projet de loi C-9 permettrait au gouvernement de criminaliser des passages de la Bible, du Coran, de la Torah et d'autres textes sacrés et de poursuivre en justice quiconque exprime des convictions religieuses profondes, la peine infligée pour de telles accusations pouvant aller jusqu'à deux ans de prison.

La liberté d'expression et la liberté de religion sont des droits fondamentaux qui doivent être protégés. Par conséquent, les pétitionnaires prient le gouvernement du Canada de retirer le projet de loi C-9, de protéger la liberté de religion, de défendre le droit de lire et de faire connaître des textes sacrés, et d'empêcher l'ingérence du gouvernement dans la foi.

[Français]

LES PÊCHEURS DE MONTMORENCY—CHARLEVOIX

Gabriel Hardy (Montmorency—Charlevoix, PCC): Monsieur le Président, les citoyens de Montmorency—Charlevoix lancent encore une fois un appel au gouvernement libéral. Il faut travailler avec nos pêcheurs en vue de la prochaine saison de pêche dans les eaux du Saint-Laurent. Le bar rayé envahit le fleuve. C'est un prédateur extrêmement efficace qui exerce une pression énorme sur les autres espèces, dont plusieurs sont déjà fragilisées et vraiment importantes sur le plan économique pour notre région.

Ce que les pêcheurs demandent est simple. Ils veulent être pris en considération et consultés au cours du processus, et ils veulent que les autorités fédérales viennent sur le terrain constater l'ampleur des dégâts. Ils demandent aussi la réouverture de façon contrôlée et rigoureuse de la pêche récréative avec des quotas, comme c'est déjà permis dans l'embouchure du Saint-Laurent.

La saison de la pêche arrive à grands pas. Il est plus que temps que le gouvernement écoute la population, entende les pêcheurs et intervienne en leur faveur de manière constructive.

[Traduction]

LE MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour présenter une pétition signée par des Canadiens et des habitants de l'île de Vancouver qui sont très préoccupés par les engins fantômes, qui sont des engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés. Ils représentent l'une des sources les plus mortelles de pollution par le plastique.

Les pétitionnaires font remarquer que les engins fantômes tuent les poissons, ont un impact sur le saumon sauvage du Pacifique, les mammifères marins, les oiseaux de mer et les tortues, endommagent les habitats, créent des microplastiques et présentent même un danger pour la navigation et les activités de pêche, ce qui nuit aux économies côtières. Ils soulignent que le financement consacré à la récupération, à la prévention, à la réparation et au recyclage crée des emplois spécialisés en partenariat avec les communautés autochtones, les petites entreprises, les pêcheurs, les administrations portuaires et les recycleurs, en particulier dans les régions rurales et éloignées.

Les pétitionnaires demandent le rétablissement et l'élargissement du Fonds pour les engins fantômes, un programme permanent et pluriannuel qui a été supprimé par le gouvernement libéral.

* * *

QUESTIONS 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 se trouve sur le site Web des questions écrites.]

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

● (1010)

[Traduction]

TRAVAUX DES SUBSIDES

MOTION DE L'OPPOSITION — LA STRATÉGIE AUTOMOBILE

Raquel Dancho (Kildonan—St. Paul, PCC) propose:

Que, étant donné que,

- (i) plus de 5 000 emplois ont été supprimés dans le secteur automobile depuis l'arrivée au pouvoir du premier ministre,
- (ii) le nombre de voitures fabriquées au Canada a diminué de moitié par rapport à 2016, passant de 2,3 millions en 2016 à 1,2 million en 2025,
- (iii) le premier ministre a mis en place une stratégie automobile qui subventionne les véhicules électriques produits à l'étranger,
- (iv) le plan du premier ministre oblige désormais les travailleurs canadiens à payer des impôts qui servent à subventionner des véhicules étrangers qu'ils ne peuvent pas s'offrir,

la Chambre demande au gouvernement de revoir sa stratégie automobile en:

a) supprimant les subventions touchant les véhicules électriques étrangers importés au Canada, qui obligent les travailleurs canadiens à subventionner des voitures neuves coûtant 50 000 \$;

b) supprimant la TPS sur les véhicules fabriqués au Canada;

c) utilisant ses pouvoirs pour réduire le montant de l'impôt retenu sur les indemnités de départ versées aux travailleurs de l'usine GM CAMI d'Ingersoll.

— Conformément à l'article 43(2)a) du Règlement, j'aimerais informer la Chambre que les périodes d'intervention restantes du Parti conservateur seront partagées en deux.

Avant de parler de notre importante motion de l'opposition, j'aimerais dire quelques mots au sujet des événements tragiques qui ont frappé Tumbler Ridge, une belle communauté paisible de la Colombie-Britannique, il y a deux jours. Je sais que nous sommes tous bouleversés par ce qui est arrivé aux familles touchées. Ce qui s'est passé là-bas est le pire cauchemar d'un parent. Au nom de Kildonan—St. Paul et de Winnipeg, je tiens à offrir mes condoléances à cette collectivité. Nous partageons leur douleur. Que Dieu les accompagne en ces moments difficiles.

Les députés sont envoyés à Ottawa pour représenter leur région et les Canadiens, et l'opposition officielle a pour mission de demander des comptes au gouvernement au sujet de ses promesses et de ses actions. Les ministres du cabinet fantôme ont la responsabilité supplémentaire de demander des comptes aux ministres au sujet des décisions prises dans leurs ministères.

La semaine dernière, en compagnie du premier ministre, la ministre de l'Industrie a présenté aux Canadiens la stratégie du gouvernement pour remédier à la situation actuelle du secteur automobile, qui est très préoccupante. Je parlerai d'ailleurs de quelques-uns des problèmes que posent tant l'annonce que l'approche choisie.

La situation est très grave. Cinq mille familles se retrouvent déjà sans emploi en raison des droits de douane imposés par le président Trump et de leurs répercussions sur le secteur automobile canadien. Dans 5 000 foyers, un des soutiens de famille a perdu son emploi. Cela s'ajoute aux dizaines de milliers d'emplois perdus dans le secteur manufacturier, ainsi qu'aux nombreux emplois indirects liés à l'industrie automobile et à d'autres secteurs manufacturiers.

Cette situation survient après une décennie de déclin de notre secteur automobile. Les députés se souviendront peut-être qu'en 2016, 2,3 millions de voitures ont été fabriquées au Canada. Moins de 10 ans plus tard, ce chiffre est tombé à 1,2 million. En une décennie, la production du secteur automobile — les voitures que nous fabriquons — a diminué de près de moitié, et nous essayons maintenant une perte de 5 000 emplois dès la première année de la guerre commerciale menée par le président Trump, avec toutes les conséquences que cela entraîne pour le secteur automobile canadien.

Les libéraux sont au pouvoir depuis 10 ans. Comment le gouvernement libéral traite-t-il cette question? Il y a quelques années à peine, en 2022, si je ne m'abuse, il a annoncé, en partenariat avec l'Ontario, les subventions les plus importantes de l'histoire du Canada pour les véhicules électriques. Ces subventions ne visaient pas les véhicules à essence, dont la production déclinait depuis une dizaine d'années, ni les secteurs qui subissent aujourd'hui les pertes les plus importantes. Il y a quelques années à peine, des subventions totalisant 52 milliards de dollars ont été annoncées pour mettre en place une chaîne d'approvisionnement en batteries pour véhicules électriques et pour soutenir la production de ces véhicules.

Travaux des subsides

Malheureusement, depuis quelques mois, bon nombre de ces engagements tournent au fiasco. Ainsi, la pièce maîtresse des 52 milliards de dollars d'investissements était l'usine NextStar Energy à Windsor, censée produire des batteries pour véhicules électriques destinées à Stellantis, un des principaux constructeurs automobiles au pays. Or, tout récemment, Stellantis a annoncé qu'elle allait vendre sa participation de 49 % dans cette usine à LG Energy. Il est donc possible qu'elle fabrique désormais non seulement des batteries pour voitures, mais aussi des cellules de batterie. Quoi qu'il en soit, elle ne sera plus la pièce maîtresse de la production de batteries pour véhicules électriques qu'elle devait être lorsqu'on a pris ces énormes engagements financiers.

En regardant plus loin, on constate d'autres pertes dans ce secteur. Par exemple, le mois dernier, la société GM, qui bénéficiait aussi de ces subventions, a annoncé qu'elle inscrirait des charges de 6 milliards de dollars à son bilan, en lien avec ses activités de production de véhicules électriques. Elle a ajouté qu'elle pourrait enregistrer d'autres pertes liées à ses véhicules électriques au courant de l'année. Parallèlement, le gouvernement du Québec tente de récupérer près d'un quart de milliard de dollars auprès de l'usine Northvolt, qui appartient à un constructeur suédois de véhicules électriques aujourd'hui en faillite.

De plus, la société Ford a annoncé qu'elle inscrirait des charges de 19,5 milliards de dollars à son bilan, en lien avec ses chaînes de montage de véhicules électriques, après avoir tenté pendant des années de les rentabiliser sur le marché nord-américain. En fait, le directeur général de Ford a dit qu'il n'était pas logique de continuer à investir des milliards de dollars dans des produits qui, selon lui, ne généreraient pas de profits.

Cela correspond à ce que le PDG de la société Stellantis a récemment déclaré: « Les sommes passées en charges exceptionnelles annoncées aujourd'hui s'expliquent en grande partie par une surestimation du rythme de la transition énergétique, ce qui nous a éloignés des besoins, des moyens financiers et des désirs réels de nombreux acheteurs ». En réalité, il a indiqué que les préférences des clients étaient à l'origine des difficultés auxquelles la société faisait face sur le marché des véhicules électriques. Ce qui avait été promis aux Canadiens, avec les subventions les plus importantes de l'histoire du pays, a plongé les entreprises dans une situation très difficile.

• (1015)

Les entreprises ont déclaré que, malgré cet engagement massif de fonds publics de la part du gouvernement libéral et du gouvernement de l'Ontario, ce projet n'est tout simplement pas rentable. Il est vraiment incroyable de penser, par exemple, que l'usine de batteries NorthStar bénéficiait d'une subvention de 100 % et que, malgré cela, le constructeur automobile affirmait que ce projet n'était pas rentable et qu'il se désistait.

Autrement dit, ce projet ne semble pas fonctionner sur le marché nord-américain. Plusieurs facteurs expliquent cette situation. Les véhicules électriques sont populaires dans d'autres pays qui ne sont pas confrontés, par exemple, aux mêmes conditions climatiques que le Canada. Notre climat est très froid, et notre pays est le deuxième plus vaste au monde. Les gens parcourent de très longues distances. Pour se rendre d'une ville à l'autre, les gens doivent recharger leur voiture plusieurs fois, surtout en hiver. Les véhicules électriques posent de sérieux défis. L'abordabilité constitue aussi un problème majeur, car ces véhicules sont très dispendieux.

Travaux des subsides

La semaine dernière, le gouvernement libéral a tenté de remédier à la situation, et je vais en parler. Il a annoncé une subvention de 2,3 milliards de dollars pour encourager les Canadiens à acheter des véhicules électriques. Le gouvernement libéral injecte donc des milliards de dollars supplémentaires dans le secteur des véhicules électriques. Malgré les pertes, les échecs et les retards, il continue de financer cette initiative.

Les dépenses sont groupées au début du programme. La ministre a dit explicitement que le but était de rendre le programme le plus généreux possible durant la première des cinq années de sa mise en œuvre. Elle a justifié sa décision en disant que le gouvernement veut encourager les gens à acheter des véhicules électriques rapidement, et en grand nombre. Tant mieux si c'est la politique du gouvernement, sauf que notre secteur de l'automobile est en difficulté et perd des milliers d'emplois à cause de la guerre tarifaire. On pourrait penser « Parfait, les gens pourront acheter des véhicules électriques fabriqués au Canada ». Le problème, c'est qu'on ne fabrique qu'un seul véhicule électrique, la Dodge Charger, qui est essentiellement un bolide électrique. Même si c'est une excellente voiture, je ne sais pas si ce serait le premier choix de bien des familles. Quoi qu'il en soit, je suis certaine que c'est une très bonne voiture, et je suis heureuse que des Canadiens la fabriquent. C'est juste que les Canadiens sont limités dans leurs options s'ils veulent soutenir les emplois canadiens avec cette subvention de plus de 2 milliards de dollars financée par les contribuables et subventionnée par les travailleurs canadiens. Les travailleurs du secteur de l'automobile eux-mêmes subventionnent maintenant l'achat de véhicules électriques.

Où les Canadiens vont-ils acheter des véhicules électriques? Ce seront des véhicules provenant de l'étranger. La dernière fois que les libéraux ont offert une subvention semblable, elle a bénéficié à 99 % au secteur automobile à l'étranger parce que le Canada ne construit pas de véhicules électriques. Les Canadiens choisissent donc d'en acheter qui ont été fabriqués à l'étranger. C'est bien; les Canadiens peuvent acheter le véhicule qu'ils veulent. S'ils veulent un véhicule électrique, grand bien leur fasse! C'est parfait. Ils peuvent acheter toutes sortes de voitures. Voici le hic. Si nous dépensons des deniers publics, des deniers qui sont enlevés aux travailleurs du secteur canadien de l'automobile sur le point de perdre leur emploi, ne vaudrait-il pas mieux affecter cet argent à ce secteur?

Pourquoi le gouvernement libéral subventionne-t-il le secteur de l'automobile à l'étranger avec cet argent? Je répète qu'il s'agit d'une aide très généreuse, soit 5 000 \$ pour chaque véhicule acheté la première année. Comme il s'agit d'un programme particulièrement attrayant d'emblée, les plus grandes ventes auront sans doute lieu cette année, selon les propos de la ministre.

Cela m'amène à mon dernier point. Nous voyons que 5 000 emplois ont été perdus à cause des décisions du gouvernement Trump. Les droits de douane imposés par les États-Unis au secteur canadien de l'automobile nous coûtent des milliers d'emplois, et nous en perdrons sans doute beaucoup d'autres, malheureusement. Le gouvernement libéral a créé une subvention pour l'achat d'un véhicule électrique, et les véhicules électriques construits aux États-Unis ne sont pas exclus. Les impôts versés par les contribuables canadiens, y compris les travailleurs du secteur de l'automobile, serviront à subventionner l'achat de véhicules électriques américains. Pourquoi diable le secteur américain de l'automobile devrait-il tirer profit des impôts canadiens et des dollars durement gagnés par les travailleurs de notre secteur de l'automobile?

Pour nous, c'est inadmissible. Nous proposons plutôt d'introduire une réduction de la taxe de vente sur tous les véhicules neufs fabriqués au Canada. Voilà ce que nous ferions. Ainsi, le marché de l'automobile canadien aura du soutien, et les ventes s'accroîtront partout au Canada. C'est ce que les conservateurs proposent. C'est une approche plus équitable qui vient en aide aux travailleurs qui fabriquent des véhicules au Canada, et non au secteur américain des véhicules électriques. Nous ne devrions pas appuyer celui-ci.

Il est inadmissible que les impôts payés par les travailleurs de l'automobile mis à pied servent à subventionner l'achat de véhicules électriques fabriqués aux États-Unis de Trump.

● (1020)

Karim Bardeesy (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Industrie, Lib.): Madame la Présidente, je remercie la députée de son discours et j'ai hâte de prendre la parole à mon tour sous peu.

La motion propose que « la Chambre demande au gouvernement de revoir sa stratégie automobile », puis elle énumère trois mesures à prendre. Ce qui ne figure pas dans les trois points qui doivent être corrigés selon l'opposition, c'est le renforcement de la norme sur les émissions d'échappement que nous proposons dans la stratégie automobile du gouvernement.

Ma collègue et son parti soutiennent-ils cette norme sur les émissions d'échappement?

Raquel Dancho: Madame la Présidente, c'est un plaisir de travailler avec le député au comité de l'industrie, et je suis heureuse qu'il ait soulevé cette question, qui est intéressante. Le gouvernement libéral a présenté son annonce de la semaine dernière comme la fin de ses exigences relatives aux véhicules électriques. Les conservateurs ont bien sûr mené l'offensive contre ces exigences étant donné les normes impossibles à respecter, qui prévoyaient que tous les véhicules neufs vendus au Canada seraient électriques d'ici 2035. Le secteur automobile nous a clairement fait savoir que cette approche signifierait littéralement sa destruction.

Cependant, si l'on examine attentivement l'annonce des libéraux, on constate qu'ils ont désormais ramené cet objectif à 75 %. Les effets demeurent dévastateurs. Ils prévoient que les ventes de véhicules électriques ne représenteront qu'environ 75 % des ventes au Canada avec ces normes. Ainsi, la norme relative à la réduction des émissions d'échappement sera si stricte qu'elle obligera le secteur automobile à prendre ce virage. Nous craignons qu'il ne s'agisse en fait d'une obligation de passer aux véhicules électriques sous un autre nom.

Je peux passer à la prochaine question. J'aurais beaucoup à dire à ce sujet. En fait, je pourrais en parler pendant 10 minutes...

La vice-présidente adjointe (Alexandra Mendès): Nous repreneons les questions et observations. Le député de Lac-Saint-Jean a la parole.

[Français]

Alexis Brunelle-Duceppe (Lac-Saint-Jean, BQ): Madame la Présidente, un des principaux arguments qu'on retrouve dans la motion conservatrice qui est à l'étude aujourd'hui, c'est de dire qu'on subventionne des véhicules qui sont construits à l'étranger. Je pense que les conservateurs pensent notamment aux États-Unis.

Sachant que les contribuables québécois et canadiens subventionnent l'industrie pétrolière et gazière au Canada, et que cette industrie au Canada appartient à 80 % à des intérêts américains, cela voudrait dire qu'il faut tout de suite cesser les subventions à l'industrie gazière et pétrolière, si on suit cette logique. Ma collègue est-elle d'accord avec moi?

[Traduction]

Raquel Dancho: Madame la Présidente, je me demande si les habitants de la circonscription du député sont à l'aise avec le fait que l'argent de leurs impôts profite au secteur des véhicules électriques des États-Unis de Trump. Selon moi, ce n'est probablement pas le cas. Je sais que les députés ne s'entendent vraiment pas sur le fait d'appuyer le secteur pétrolier et gazier du Canada qui, comme on le sait, contribue au PIB, ce qui permet de verser beaucoup d'argent à toutes les provinces, notamment le Québec. Les conservateurs sont très heureux que nous disposions de cette ressource naturelle, qui a créé autant de richesse et de débouchés au Canada. Encore une fois, le secteur canadien de l'automobile génère également beaucoup de richesse, soit plus de 16 milliards de dollars par année, ainsi que 600 000 emplois directs et indirects. Les fonds publics devraient servir à soutenir ce secteur et non le marché étatsunien des véhicules électriques.

Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD): Madame la Présidente, les conservateurs disent que le Canada est trop grand et que la transition est trop ambitieuse, mais prenons le cas de la Norvège, un pays où il fait froid et où les gens parcourent de longues distances: ce pays a réussi la transition haut la main. La géographie ne devrait donc pas être une excuse. Ce qu'il faut, c'est que les conservateurs appuient une stratégie canadienne de l'automobile qui protège les travailleurs, qui contribue à la lutte contre les changements climatiques et qui permet de construire des véhicules ici, chez nous.

Pourquoi les conservateurs ne se réveillent-ils pas? Nous savons que les travailleurs sont favorables à la construction, et les investissements en question sont essentiels pour l'industrie automobile.

Raquel Dancho: Madame la Présidente, la question du député néo-démocrate me laisse assez perplexe. Veut-il dire nous ne devrions pas soutenir les travailleurs du secteur des automobiles à essence de notre économie? La grande majorité des travailleurs de l'automobile du pays, soit bien plus de 100 000 personnes, sont directement employés par des constructeurs de voitures à essence. Malgré les 52 milliards de dollars engagés par les gouvernements libéral et ontarien à même l'argent des contribuables, le secteur des véhicules électriques au Canada bat de l'aile. Les entreprises enregistrent des pertes qui se chiffrent en milliards et, selon elles, malgré toutes les généreuses subventions financées par les contribuables au nom du gouvernement libéral, tout s'en va à vau-l'eau. Je trouve étrange que le député ne se porte pas à la défense des travailleurs du secteur automobile à essence du pays, à l'exception peut-être de ceux d'une seule usine qui construit des véhicules électriques. Je trouve étrange que le NPD adopte cette position.

• (1025)

Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton—Bkejwanong, PCC): Madame la Présidente, voici un fait intéressant: au cours des 20 dernières années, 80 % des véhicules achetés par les Canadiens ont été fabriqués au Canada. Rien ne justifie qu'on ne puisse pas revenir à cette situation. Je constate que les conservateurs ont prévu de réduire les taxes sur les véhicules et d'investir ici.

La députée convient-elle qu'il faudrait également fabriquer davantage de véhicules ici, au Canada?

Travaux des subsides

Raquel Dancho: Oui, madame la Présidente, j'aimerais que le secteur automobile retrouve sa gloire d'il y a 10 ans, une époque où l'on produisait 2,3 millions de voitures. Voilà ce dont ont besoin les travailleurs du secteur automobile, mais ce n'est pas grâce aux subventions libérales que cela arrivera.

John Brassard (Barrie-Sud—Innisfil, PCC): Madame la Présidente, c'est un honneur de prendre la parole au sujet de la motion de l'opposition. Avant de commencer, je tiens moi aussi à exprimer mes sincères condoléances aux habitants de Tumbler Ridge, en Colombie-Britannique. Il s'agit d'une tragédie bouleversante, et je tiens à ce qu'ils sachent que les gens de Barrie-Sud—Innisfil et moi-même pensons à eux. Nous leur envoyons notre amour et notre réconfort en ces moments inimaginables. Ayant nous-mêmes vécu des tragédies, avec la perte de deux policiers en 2022, nous savons que les prochains jours seront sombres pour la population de Tumbler Ridge, mais le pays entier leur envoie amour et réconfort. Nos collègues l'ont parfaitement exprimé hier.

Nous sommes saisis d'une motion de l'opposition sur les exigences relatives aux véhicules électriques. Je vais me concentrer sur 3 demandes de l'opposition. Premièrement, il faut éliminer les subsides pour les véhicules électriques étrangers qui sont importés au Canada, car ils obligent les travailleurs canadiens à subventionner des voitures neuves qui se vendent 50 000 dollars. Deuxièmement, il faut exempter de TPS les véhicules fabriqués au Canada. Cette mesure figurait dans le programme électoral conservateur pour les dernières élections afin de stimuler la vente au pays de véhicules fabriqués au Canada. Enfin, le gouvernement doit utiliser les pouvoirs que lui confère l'article 153 de la Loi de l'impôt sur le revenu pour donner un coup de pouce aux travailleurs d'Ingersoll, qui sont dévastés par la perte de leur emploi et qui, pire encore, ont dû payer sur-le-champ des impôts sur leur indemnité de départ. Nous essayons d'aider ces travailleurs à ce chapitre.

En 2023, le gouvernement Trudeau a exigé que, d'ici à 2035, 100 % des véhicules vendus au Canada soient alimentés par l'électricité. Depuis des années, les conservateurs canadiens affirment ouvertement que l'obligation pour les véhicules neufs d'être strictement électriques d'ici à 2035 est irréaliste et qu'elle laisse dans l'incertitude les fabricants et les travailleurs qui doivent prendre des décisions d'investissement à long terme. S'il y a une chose que les entreprises ne peuvent pas se permettre, c'est l'incertitude et le doute au moment de prendre des décisions.

En annulant récemment l'obligation relative aux véhicules électriques, le premier ministre et les libéraux ont fait savoir et par le fait même admis que les conservateurs avaient raison depuis le début. Cependant, leurs solutions continueront de désavantager les Canadiens et les travailleurs du pays. Les Canadiens ne peuvent pas se permettre de continuer à subventionner l'achat de véhicules électriques qu'ils n'ont pas les moyens d'acheter et qui ne sont pas construits par nos travailleurs. L'annonce du gouvernement se solde par un gaspillage de 97 millions de dollars dû à sa croisade environnementale et à son idéologie. Là-dessus, 84 millions seront affectés à des bornes de recharge pour véhicules électriques dans tout le pays, sans qu'existe un lien entre la taille du financement et le nombre de bornes livrées. À franchement parler, cela jette de l'huile sur le feu allumé la semaine dernière par l'annonce disant que les libéraux dépenseront 2,3 milliards de dollars en subventions qui serviront principalement à acheter des véhicules électriques étrangers.

Travaux des subsides

En examinant les chiffres, les conservateurs ont constaté qu'en 2023, 99 % des remboursements accordés visaient l'achat de véhicules construits à l'étranger. Un seul véhicule électrique est construit au Canada et donne droit au remboursement: la Dodge Charger. Ce véhicule est inabordable pour la plupart des Canadiens; ils ne peuvent tout simplement pas se le permettre s'ils font partie de la classe moyenne.

Le secteur canadien de l'automobile en arrache, et des travailleurs du pays perdent leur emploi. Depuis 2016, la production de véhicules a diminué de près de moitié, passant de 2,3 millions de véhicules par année à 1,2 million en 2025. Le PIB réel dans le secteur de l'automobile a chuté de 10 % de plus en novembre, et 5 000 travailleurs du secteur ont été mis à pied au cours de l'année dernière.

À titre de député venant du centre de l'Ontario, je suis très fier de l'investissement que la société Honda Manufacturing a fait à Alliston. Non seulement les députés de cette région, mais aussi ces travailleurs, ces milliers de travailleurs, sont très inquiets, et bon nombre d'entre eux vivent dans la circonscription de Barry-Sud—Innisfil. Ils sont très préoccupés par la situation actuelle dans le secteur de l'automobile sous le gouvernement libéral.

Dans le cas des 1 200 travailleurs de l'usine CAMI qui ont été mis à pied à Ingersoll, l'indemnité de cessation d'emploi et le paiement forfaitaire sont réduits parce qu'assujettis au taux d'imposition minimum, ce qui signifie que plus de 50 % de ce paiement forfaitaire est retenu par le gouvernement jusqu'à ce que ces travailleurs produisent leur déclaration de revenus.

• (1030)

Les conservateurs du Canada demandent aux libéraux d'utiliser leur pouvoir pour réduire le montant retenu sur ces sommes, ce que le ministre des Finances pourrait facilement faire en vertu de l'article 153 de la Loi de l'impôt sur le revenu.

Au lieu de cela, le gouvernement présente l'aide publique aux travailleurs licenciés comme une forme d'incompétence, a annoncé un remboursement qui subventionnera les véhicules électriques fabriqués aux États-Unis et a engagé une importante somme pour le financement public de bornes de recharge pour véhicules électriques. Donald Trump continue d'imposer des droits de douane supplémentaires à nos travailleurs de l'automobile et le premier ministre a décidé de donner accès aux Américains à cette subvention de 2,3 milliards de dollars.

Les contribuables canadiens ne devraient pas avoir à subventionner les véhicules électriques produits aux États-Unis alors que le conflit commercial avec ce pays a déjà coûté 5 000 emplois dans le secteur automobile canadien et 37 000 emplois dans le secteur manufacturier depuis l'entrée en fonction du premier ministre. Il doit expliquer pourquoi l'argent des contribuables canadiens servirait à subventionner les véhicules électriques américains, et mettre fin à cette insulte envers les travailleurs qui ont vu la production partir aux États-Unis. Ce sont eux qui en paient maintenant le prix.

Je vais vous donner quelques exemples de véhicules fabriqués aux États-Unis dont le prix suggéré par le constructeur au Canada est inférieur à 50 000 \$ et qui pourraient être admissibles à cette mesure: la Volkswagen ID.4, offerte à 46 000 \$, est assemblée à Chattanooga, dans le Tennessee; la Chevy Bolt est fabriquée à Kansas City; la Tesla Model Y est fabriquée à Austin, au Texas; et la Ford Escape hybride est fabriquée à l'usine d'assemblage de Louisville, dans le Kentucky.

Voici d'autres véhicules électriques admissibles qui sont fabriqués hors des États-Unis: la Chevy Equinox électrique est assemblée au Mexique; la Hyundai Kona électrique est fabriquée en Corée du Sud; la Fiat 500e est fabriquée en Italie; et la Nissan Leaf est fabriquée au Japon. Il y a d'autres exemples de véhicules fabriqués en Corée du Sud, au Japon, aux États-Unis et dans d'autres pays, comme le Mexique, où les travailleurs canadiens subventionneront l'achat de ces véhicules électriques dans le cadre du nouveau programme annoncé par le gouvernement.

Les travailleurs de l'automobile perdent leur emploi. Il y a actuellement des contribuables de la classe moyenne qui travaillent dur et qui peinent à subvenir à leurs besoins de base. Dans le cadre de ce nouveau programme, on leur demande de subventionner des véhicules qui ne seront pas fabriqués au Canada, ce qui entraîne davantage d'incertitude et de doutes au sein du secteur automobile quant à la destination de cet investissement.

À titre d'exemple, la députée de Kildonan—St. Paul a dit que 53 milliards de dollars ont été investis dans le secteur des véhicules électriques, ce qui revient essentiellement à jeter cet argent par les fenêtres. Nous assistons actuellement à une réduction des investissements relatifs aux exigences en matière de véhicules électriques par les constructeurs automobiles et le secteur automobile, en grande partie parce que le plus grand marché de consommation du monde, à savoir le marché américain, a renoncé à ces exigences. Cependant, ici, au Canada, nous doublons la mise sur une politique inefficace fondée sur l'idéologie; cet échec coûtera aux travailleurs canadiens des milliards de dollars supplémentaires durement gagnés pour subventionner non seulement une industrie moribonde, mais aussi des véhicules fabriqués aux États-Unis.

Aujourd'hui, les conservateurs du Canada défendent non seulement les travailleurs de l'automobile et les 600 000 personnes qui travaillent dans ce secteur, directement ou indirectement, mais aussi les travailleurs canadiens qui paient leurs impôts, qui ont du mal à payer leurs factures et à qui le gouvernement libéral demande maintenant de subventionner des véhicules qui seront fabriqués à l'étranger. C'est inacceptable, et cette motion tente de remédier à la situation. C'est une autre solution proposée par les conservateurs du Canada afin de remédier à ce qui a mal tourné au cours des 10 dernières années en raison des politiques économiques et idéologiques inefficaces du gouvernement libéral.

• (1035)

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, ce qui est très évident, c'est que le Parti conservateur du Canada n'a aucune idée de ce que signifie construire des automobiles et avoir une stratégie canadienne en la matière. J'espère pouvoir en parler plus en détail quand nous débattrons de cette question.

Quel bel exemple d'incompétence et d'incapacité à montrer aux Canadiens qu'ils ont une stratégie pour l'automobile. C'est vraiment incroyable.

Le député d'en face pourrait-il nous dire si des gouvernements progressistes-conservateurs provinciaux subventionnent les véhicules électriques? Est-il conscient que c'est le cas et qu'il n'y a que le Parti conservateur du Canada qui soit aussi naïf?

John Brassard: Madame la Présidente, cette intervention ne me surprend pas.

Comme je l'ai dit dans mon discours, la réalité, c'est que 99 % des subventions accordées par le gouvernement pour les véhicules électriques sont allées à des constructeurs automobiles étrangers. Si le gouvernement veut résoudre cette crise, il doit faire deux choses. Premièrement, il doit investir dans le secteur canadien et suivre notre recommandation, qui consiste à supprimer la TPS sur le prix d'achat des véhicules neufs, ce qui contribuerait à stimuler le pouvoir d'achat des Canadiens.

Deuxièmement, il doit faire ce que le premier ministre a promis de faire pendant la dernière campagne électorale, c'est-à-dire négocier un accord avec le gouvernement des États-Unis sur les droits de douane. Le premier ministre avait dit qu'il le ferait d'ici le 21 juillet 2025, mais la situation n'a toujours pas été réglée. Il a fait de fausses déclarations aux Canadiens en disant qu'il résoudrait le problème. Maintenant, 5 000 travailleurs sont sans emploi et le secteur manufacturier a été décimé par le doute et l'incertitude.

[Français]

Luc Thériault (Montcalm, BQ): Madame la Présidente, je remercie mon collègue, que j'apprécie bien puisque je siège avec lui au Comité permanent de l'accès à l'information, de la protection des renseignements personnels et de l'éthique.

Pour l'instant, l'argumentaire servi aujourd'hui par les conservateurs défie la maxime « Ce qui est bon pour pitou est bon pour minou ».

D'un côté, ils accordent une grande importance au financement de l'industrie pétrolière, qui appartient principalement aux Américains. Ils ne voient aucun problème à ce qu'on se serve des fonds publics des citoyens canadiens à cette fin. Par contre, quand il s'agit de véhicules électriques, il y aurait un problème.

Pourquoi y a-t-il deux poids, deux mesures?

John Brassard: Madame la Présidente, j'apprécie la question de mon collègue, pour lequel j'ai beaucoup de respect. Nous travaillons très fort au Comité permanent de l'accès à l'information, de la protection des renseignements personnels et de l'éthique.

[Traduction]

Ma réponse ne surprendra personne ici. Il y a manifestement une différence idéologique par rapport aux ressources naturelles, à leur potentiel pour le Canada et à la manière d'accroître la prospérité du pays. Le secteur des ressources naturelles, tout comme le secteur de l'automobile, procure des centaines de milliers d'emplois directs ou indirects aux Canadiens. Nos réserves de ressources naturelles sont les troisième et cinquième en importance dans le monde.

L'attaque idéologique menée par le gouvernement depuis près de 11 ans, avec l'appui et l'aval d'autres partis à la Chambre, a causé de lourdes pertes pour le pays. Ce n'est pas la première fois que je prends la parole là-dessus. Les attaques répétées contre notre secteur des ressources naturelles ont fait perdre des centaines de milliards de dollars en revenus.

Si le Canada avait engrangé ces revenus, qui auraient dépassé les 200 milliards de dollars, notre autonomie serait inébranlable malgré la guerre tarifaire avec les États-Unis. Nous serions un pays résilient et à l'abri de toute menace de droits de douane de la part de nos voisins américains.

• (1040)

Raquel Dancho (Kildonan—St. Paul, PCC): Madame la Présidente, j'aimerais que le député nous donne plus de détails sur cer-

Travaux des subsides

taines des mesures proposées par les conservateurs. Il a soulevé la question dans son discours.

Je sais que, de ce côté-ci de la Chambre, nous proposons des mesures pour les travailleurs du secteur de l'automobile afin de soutenir l'ensemble de cette industrie au Canada. Le député pourrait peut-être décrire certaines des mesures que le Parti conservateur mettrait en place s'il était au pouvoir.

John Brassard: Madame la Présidente, la réponse courte, c'est que nous ferions exactement le contraire de ce que le gouvernement actuel fait, parce que, depuis 10 ans, il n'a pas juste laissé tomber le secteur automobile, mais aussi ses travailleurs et, par conséquent, ceux qui ont un lien avec ce secteur.

Karim Bardeesy (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Industrie, Lib.): Madame la Présidente, je suis heureux d'avoir l'occasion de m'adresser à la Chambre aujourd'hui sur cette question très importante.

Au nom des habitants de Taiaiaiko'n—Parkdale—High Park, j'aimerais d'abord offrir mes condoléances à la population de Tumbler Ridge et aux Anishinabeg de Kitigan Zibi à la suite des terribles attaques des 48 dernières heures. Que la lumière que nous portons tous en nous les aide et rayonne autour d'eux dans ces moments de noirceur.

Je tiens à remercier mes collègues de Kildonan—St. Paul et de Barrie-Sud—Innisfil de leurs interventions. Cette question est importante parce que nous sommes un pays producteur d'automobiles, un pays d'automobilistes. La production d'automobiles occupe une place fondamentale non seulement dans l'économie du Sud de l'Ontario, mais partout au Canada. Prendre le volant est fondamental pour presque tous les Canadiens.

[Français]

Nous entrons dans la cinquième ère de la production manufacturière d'automobiles au Canada. Le premier ministre a rappelé les débuts de l'industrie automobile au Canada, une histoire qui a commencé au XIX^e siècle. Pendant une grande partie des années 1900, le Canada possédait ses propres usines de fabrication d'automobiles.

[Traduction]

Le Pacte de l'automobile a réellement introduit la deuxième ère de la construction automobile.

[Français]

L'entente sur les produits de l'industrie automobile entre le Canada et les États-Unis a vraiment fait croître l'économie automobile du Canada, surtout dans le Sud de l'Ontario. Elle a généré des milliers d'emplois et des milliards de dollars pour notre économie.

Cette ère a été bénéfique pour notre économie. Elle a permis de développer les installations automobiles et la main-d'œuvre. Ce sont ces travailleurs qui continuent aujourd'hui de diriger le secteur automobile, dont nous dépendons encore, surtout dans le Sud de l'Ontario.

Toutefois, l'arrivée des manufacturiers japonais, ainsi que leurs méthodes et leur capacité à fabriquer des automobiles de façon plus efficace, a influencé les politiques gouvernementales suivantes, ici comme partout en Amérique du Nord, de même que les préférences du public, qui a voulu acheter davantage d'automobiles japonaises.

Travaux des subsides

Nos prédécesseurs, les dirigeants du pays, les responsables des politiques publiques ont alors décidé, dans les années 1980, d'inviter les manufacturiers japonais à s'installer au Canada, surtout dans le Sud de l'Ontario. Nous en avons tiré des avantages: cela a créé davantage d'emplois et de nouvelles installations de fabrication et cela a fait croître notre économie. Cette ère a duré environ 20 ans, elle aussi.

Nous sommes ensuite entrés dans la quatrième ère de l'économie de l'automobile en Amérique du Nord. Ce fut l'ère des subventions accordées par les gouvernements partout dans le monde. Cela a été accéléré par la crise économique de 2008 et les gouvernements ont choisi d'établir des partenariats plus étroits avec les manufacturiers, non seulement les manufacturiers américains, mais aussi ceux du Japon et d'autres pays. Alors que nous arrivons à la fin de cette quatrième ère, nous avons vu des gouvernements être en partenariat avec les manufacturiers pour attirer les investissements dans le secteur de l'automobile.

Nous entrons maintenant dans la cinquième ère de l'industrie manufacturière automobile au Canada et partout en Amérique du Nord. Cette nouvelle ère est influencée, comme l'a décrit le premier ministre, par la rupture du système de libre-échange, de l'ordre géopolitique, ainsi que par la nécessité, pour des pays de puissance moyenne comme le Canada, de trouver de nouveaux partenaires.

• (1045)

[Traduction]

Nous nous trouvons maintenant dans la cinquième ère de la construction automobile au Canada. Nos anciennes alliances et nos méthodes subissent des pressions énormes, ce qui est dû principalement à la menace commerciale qui vient du Sud, mais aussi aux nouvelles technologies, aux nouveaux goûts des consommateurs et à notre volonté de bâtir le pays d'une façon différente. Cette ère ouvre de nombreuses possibilités pour le Canada.

La stratégie automobile que nous avons proposée s'appuie sur une base financière extrêmement solide. Elle s'appuie sur la technologie et dépend des consommateurs et de nos travailleurs, qui sont les meilleurs au monde, comme je vais vous l'expliquer dans un instant. Cette stratégie nous permettra de réaliser cette transition afin de ne plus dépendre d'un marché unique. Les consommateurs et les travailleurs jouiront équitablement de l'avenir qu'elle nous assure.

Comme mes collègues le savent probablement, ce secteur apporte une énorme contribution à l'économie du Canada, surtout dans le Sud de l'Ontario. En 2025, il a généré environ 16,8 milliards de dollars du PIB et créé 125 000 emplois directs dans les secteurs de l'assemblage et des pièces détachées, ainsi que des emplois connexes chez les concessionnaires et dans les services d'entretien.

Au Canada, toute l'économie du transport liée à l'automobile est fort robuste. Environ 90 % des 1,2 à 1,3 million de véhicules que nous fabriquons actuellement sont exportés aux États-Unis. L'opposition raconte une petite histoire sur le secteur manufacturier. Elle semble sous-entendre que nous vendons principalement aux Canadiens. Évidemment, les Canadiens achètent certains véhicules fabriqués au pays, mais actuellement, la principale destination des véhicules fabriqués au Canada n'est pas le Canada, mais l'étranger.

Notre stratégie automobile repose sur une solide approche en trois volets qui renforce et défend le secteur.

Tout d'abord, elle met concrètement l'accent sur les nouveaux investissements et repositionne le Fonds de réponse stratégique. Nous disposons désormais d'un Fonds de réponse stratégique de 3 milliards de dollars réservé à l'automobile. Ce fonds permet au gouvernement fédéral de s'associer à d'autres acteurs qui réalisent ces nouveaux investissements dans leurs usines.

Nous savons que les nouveaux investissements dans la construction automobile, comme tant d'autres investissements dans le secteur manufacturier, ne créent plus autant d'emplois qu'auparavant, mais ce n'est pas grave. Ils créent des emplois dérivés bien rémunérés qui continuent de dépendre de nos excellents travailleurs qui se spécialisent dans ce secteur depuis des décennies. Ces investissements s'appuient sur l'empreinte automobile qui existe déjà.

Le Fonds de réponse stratégique de 3 milliards de dollars consacré au secteur de l'automobile, qui fait partie de notre stratégie automobile, contribuera à lancer la cinquième ère de production automobile au Canada. Le fonds s'inscrit aussi dans le contexte récent en matière d'investissement. La ministre de l'Industrie est en discussion active avec plusieurs entreprises en vue d'attirer plus d'investissements. Soulignons que la motion conservatrice ne mentionne pas certains des investissements qui ont été annoncés récemment à Windsor et à St. Thomas. Ford investit actuellement pour réoutiller son usine à Oakville. Par ailleurs, à Cambridge et à Woodstock, des investissements ont permis à Toyota de ne fabriquer que des véhicules hybrides RAV4, ce qui témoigne de l'évolution des goûts des consommateurs.

Les nouveaux investissements sont essentiels à la croissance économique. La stratégie automobile est justement porteuse de nouveaux investissements. C'est la première partie de cette stratégie.

La deuxième partie de notre stratégie automobile porte sur l'électrification et la durabilité. Elle comporte divers éléments que je vais passer en revue à tour de rôle.

Tout d'abord, ma collègue de Kildonan—St. Paul a mentionné la norme sur la disponibilité des véhicules électriques. Nous avons décidé, en consultation avec le secteur, de supprimer cette exigence et d'adopter une norme sur les émissions d'échappement. J'ai été déçu par la réponse de notre collègue à ma question, car la motion laisse entendre, pour reprendre ce qu'a dit l'opposition, qu'il n'est pas nécessaire d'abandonner cette politique pour corriger la stratégie automobile, un élément essentiel de notre approche. Je pense qu'il y a un désaccord assez fondamental.

Je continue d'être déçu. Je suis maintenant à la Chambre depuis neuf mois. Je n'ai encore entendu aucune idée que les députés d'en face auraient formulée sur la lutte contre les changements climatiques et qui les aurait intéressés.

Les volets de la politique portant sur l'électrification et la viabilité sont intimement liés à cette cinquième ère. J'ai évoqué la troisième ère, au cours de laquelle les fabricants japonais d'automobiles offraient les genres de véhicules que les consommateurs voulaient en suivant des types de normes de production qui n'étaient pas encore connus des Canadiens. Les décideurs politiques de cette époque ont fait un choix audacieux en acceptant cela, malgré les retombées politiques, malgré la possibilité que ces normes aliènent certaines personnes qui faisaient alors partie du secteur et malgré le fait qu'elles risquaient d'amoindrir une part de notre sentiment d'identité nationale. En effet, en ce qui concerne la production automobile, notre identité nationale était étroitement liée au secteur américain de la construction automobile.

• (1050)

Ces choix qu'ont faits les décideurs politiques il y a des décennies ont eu l'avantage d'attirer des constructeurs automobiles auxquels sont maintenant attribuables presque les trois quarts de la production automobile au Canada cette année. Ce sont ces choix, dont l'objet était d'inviter de nouveaux investissements et d'adopter une nouvelle façon de faire les choses, qui nous ont permis d'en arriver là où nous en sommes aujourd'hui: nous construisons encore des centaines de milliers de véhicules, même en dépit de formidables menaces commerciales.

La stratégie nationale d'électrification, qui fait partie de notre stratégie automobile, épouse la direction où vont les gens. Je précise qu'elle comporte d'éventuelles mesures incitatives à l'achat, non pas pour les entreprises, mais pour les consommateurs. Ce sont les consommateurs qui profiteront de ces mesures. Ils achèteront des véhicules comportant souvent des pièces faites au Canada. Il y aura aussi des mesures incitatives pour les fabricants, auxquels nous faisons activement la cour pour qu'ils viennent établir de nouvelles usines ici au Canada. Ce sont des mesures qui vont dans le sens d'une politique préconisée par des géants de la construction automobile tels que la Corée, le Japon et le Mexique, qui offrent tous des mesures incitatives à l'achat de véhicules électriques et qui en fabriquent. Cela fait partie du mouvement auquel les Canadiens et le secteur adhèrent.

Il y a deux autres éléments clés. J'ai mentionné la norme sur les émissions d'échappement. À l'heure actuelle, l'administration américaine envisage des mesures qui compromettraient complètement l'autorité qui fixe cette norme aux États-Unis, ce qui veut dire que le Canada doit se poser de sérieuses questions. Pour ce qui est de la prochaine génération de véhicules automobiles, qui seront électriques, conformément à l'évolution des normes et des goûts des consommateurs et aux priorités climatiques que nous partageons tous, où allons-nous? Quels types de normes souhaitons-nous? Quels types de normes environnementales souhaitons-nous?

Cette nouvelle stratégie automobile mise sur le recours à des normes sur les émissions d'échappement, qui se sont révélées très efficaces. Le Canada a toujours suivi les normes californiennes, qui ont contribué à alléger l'empreinte manufacturière de l'Amérique du Nord et du monde. Nous disons aujourd'hui que les normes sur les émissions d'échappement sont efficaces, qu'elles réduisent nos émissions et qu'elles favorisent, concrètement et en collaboration avec les constructeurs automobiles, les types de gains d'efficacité et de mesures de réduction des changements climatiques dont nous avons besoin.

J'ai été très déçu d'apprendre, et c'était une surprise pour moi, que l'opposition n'approuve pas ces normes sur les émissions d'échappement incluses dans la stratégie automobile. J'aimerais bien savoir ce qu'ils proposent à ce sujet.

Je voudrais également mentionner l'infrastructure de recharge qui fait partie de l'annonce. On y consacre plus de 1 milliard de dollars. Nous savons que dans les régions rurales du Canada et dans les régions froides du pays, on souhaite multiplier les infrastructures de recharge. Nous savons que dans les villes, comme celles de ma circonscription de Taiaiaiko'n—Parkdale—High Park, les immeubles résidentiels à logements multiples qui disposent de peu de places de stationnement dans la rue ont besoin de plus de bornes de recharge électriques. Cette stratégie permettra de libérer le potentiel d'un secteur canadien important qui est prêt et motivé à embrasser l'avenir électrique en fournissant des investissements. Je pense notam-

Travaux des subsides

ment à des entreprises comme Parkland, qui offre des services énergétiques conventionnels; dans son cas, ses investissements seront profitables non seulement pour le Sud de l'Ontario, mais aussi pour l'ensemble du Canada.

C'est le type d'investissement que recherchent les consommateurs. Ils recherchent cette aide pour réduire leur angoisse liée à l'autonomie des véhicules. Ils cherchent ce petit coup de pouce qui les aidera à se décider: « Oui, je veux ce véhicule électrique, qui est meilleur pour la planète, qui est agréable à conduire et qui me permet de me déplacer d'un endroit à l'autre. » Ils souhaitent avoir l'assurance qu'ils pourront effectivement se déplacer d'un endroit à l'autre avec un peu d'aide pour charger leur véhicule en cours de route. Cet investissement et l'annonce d'une stratégie nationale d'électrification sont essentiels à cet égard.

Encore une fois, la cinquième ère de la construction automobile au Canada repose sur les usines et les pièces, mais aussi sur les logiciens. Elle concerne l'infrastructure électrique que nous devons construire d'un océan à l'autre et qui permettra au secteur automobile canadien de se propager au-delà du Sud de l'Ontario et de créer des retombées économiques partout au Canada.

C'était la deuxième partie de la stratégie.

La troisième partie de la stratégie est un ensemble important de mesures de soutien aux travailleurs. Ma collègue, la ministre de l'Emploi et des Familles, a évoqué l'importance de veiller à ce que les travailleurs mis à pied aient droit aux prestations d'assurance-emploi et à ce qu'ils puissent les recevoir rapidement. La stratégie prévoit également 570 millions de dollars pour permettre à 66 000 travailleurs de participer à un programme de travail partagé. Voilà le genre de mesure qu'il nous faut si nous voulons nous serrer les coudes.

• (1055)

Notre contexte commercial sous-tend cette stratégie en trois parties qui porte sur l'investissement, l'électricité durable et les travailleurs, et j'en parlerai un peu plus longuement à la fin de mon intervention. J'ai été quelque peu déçu que la motion ne mentionne pas le contexte commercial. L'opposition officielle nous a posé des centaines de questions sur la stratégie automobile et la politique automobile, que ce soit ici ou dans les comités, mais elle n'a presque jamais mentionné le contexte commercial qui nous a placés dans cette situation.

J'invite les députés de l'opposition à se joindre à nous pour condamner, dans toutes leurs interventions, les droits de douane illégaux et injustifiés, comme je le fais maintenant et comme le font, d'ailleurs, les régions de production automobile des États-Unis, afin que nous puissions être unis, riposter et montrer que nous sommes tous concernés. Si nous le faisons, je pense que nous aurons plus de chances d'obtenir un résultat commercial plus favorable pour le Canada.

Heureusement, nous n'avons pas besoin de nous contenter de paroles. Nous disposons de politiques qui contribuent à renforcer notre position commerciale, notamment le renforcement du cadre de remise dans la stratégie sur l'automobile. En substance, si nous les construisons ici, nous pouvons importer davantage de voitures pour les vendre en franchise de droits. Voilà en gros les grandes lignes de la stratégie de remise commerciale. Nous pensons qu'elle fonctionne et qu'elle permettra d'apaiser certaines préoccupations de l'opposition officielle.

Travaux des subsides

Dans l'esprit de collaboration multipartite qui règne ces derniers jours, j'aimerais mentionner deux ou trois points. J'ai eu le privilège d'être présent à l'usine Toyota lors du lancement du nouveau RAV4 hybride édition 2026 à Woodstock. J'étais accompagné de mes collègues d'Oxford, de Cambridge et de Kitchener-Sud—Hespeler. Nous avons entendu parler de l'usine, des équipiers et de la qualité de cette usine. Il s'agit d'une usine qui a été reconnue par JD Power et par Toyota en interne comme étant l'une des meilleures au monde. C'est une entreprise qui n'a jamais procédé à des licenciements au cours de ses 40 années d'existence au Canada. À ce moment-là, les députés que j'ai mentionnés et moi-même étions sur la même longueur d'onde. Ce fut un moment de fierté pour le Canada et le Sud de l'Ontario. C'était un signe de ce qui peut être accompli.

C'était également un signe de l'avenir de ce secteur, car Toyota a effectivement le potentiel de fabriquer une plateforme de véhicules électriques à l'usine de Woodstock. Elle ne fabrique actuellement que des véhicules hybrides, passant d'un moteur à combustion interne exclusif à une option de véhicule hybride. Cela présente l'avantage d'aller dans le sens des attentes des Canadiens, de l'évolution de la fabrication et des consommateurs.

Je n'ai pas accompagné mes collègues, mais je sais que le député de Windsor-Ouest est ravi de la présence de l'usine NextStar. Je sais que mon collègue d'Elgin—St. Thomas—London-Sud est heureux de la présence de l'usine PowerCo et les investissements du gouvernement dans cette région. Peut-être qu'ils ne peuvent pas dire qu'ils appuient les investissements gouvernementaux dans ces emplois, mais nous savons qu'ils se réjouissent des emplois qui y sont créés. Nous savons que ces collectivités en bénéficient. Nous savons que lorsque le maire de St. Thomas dit que personne ne l'a vu cesser de sourire, c'est parce qu'il a le sentiment que la direction que nous prenons pour attirer les investissements, miser sur la main-d'œuvre dont nous disposons et embrasser l'avenir durable de l'électrification que nous, la planète et les consommateurs voulons et dont nous avons besoin est bonne pour sa collectivité.

J'invite les députés d'en face à réfléchir à la façon dont ces mesures profiteront à leurs collectivités. Cette stratégie, qui met l'accent sur l'investissement, la durabilité de l'électrification et les travailleurs, fait partie d'une cinquième ère de construction automobile au Canada. Nous avons toujours des liens étroits avec les États-Unis, mais nous devons accroître notre interdépendance pour attirer de nouveaux investissements d'autres pays et en faire bénéficier l'ensemble du Canada. Cette stratégie reconnaît que nous sommes liés, mais qu'en prenant ces mesures, nous pouvons être plus souverains.

Il s'agit d'un ensemble de choix audacieux, et j'exhorte les députés de l'opposition et tous les Canadiens à examiner les avantages de cette stratégie. Pour ces raisons, je m'opposerai à cette motion.

• (1100)

Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton—Bkejwanong, PCC): Madame la Présidente, le gouvernement libéral a annulé l'obligation d'avoir 100 % de véhicules électriques d'ici 2035, mais il l'a remplacée par une exigence en matière d'émissions d'échappement que seuls les véhicules électriques peuvent respecter. C'est blanc bonnet et bonnet blanc.

Le député sait-il que le gouvernement libéral n'a aucun plan pour installer les infrastructures nécessaires à l'atteinte de cet objectif partout au pays? Il n'y a pas non plus de plan pour fournir assez d'électricité dans le réseau pour atteindre la cible.

Karim Bardeesy: Madame la Présidente, je renvoie ma collègue de Sarnia—Lambton à certains projets de production d'électricité qui sont en chantier dans sa région de la province, en particulier à Bruce. S'ajoutent à cela les grands projets que nous avons déjà mentionnés, y compris celui des petits réacteurs modulaires dans la région de Darlington. Une stratégie nationale sur l'électricité et une stratégie sur les infrastructures de recharge sont aussi à venir.

En ce qui concerne les émissions d'échappement, il s'agit d'un point de désaccord entre l'opposition officielle et nous. Nous savons que le secteur de l'automobile peut aller de pair avec des normes rigoureuses en matière d'émissions. Nous l'avons vu avec les normes d'émissions de la Californie, que nous appuyons tous. La question est de savoir si nous voulons exercer davantage notre souveraineté en adoptant des stratégies de réduction des émissions d'échappement qui s'alignent sur celles de l'Europe et de la Californie ou ne pas aller de l'avant.

Nous pensons que ce genre de décisions peut contribuer à stimuler les investissements de la bonne façon, sans que l'on impose le genre de mesures punitives qui étaient prévues dans la norme sur la disponibilité des véhicules électriques. Nous croyons que ces mesures sont bonnes à la fois pour l'environnement et pour les consommateurs.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Madame la Présidente, je note quand même qu'une des politiques que le gouvernement a annoncées très récemment, c'est le retour des subventions pour les véhicules électriques, qui sont d'ailleurs dénoncées par la motion conservatrice dont on débat aujourd'hui.

Or ça m'a mené la réflexion suivante.

Le gouvernement a mis fin à son programme de subventions pour les véhicules électriques, il n'y a pas si longtemps et ça a créé tout un chaos en 2025.

Par le retour de ce programme, ne montre-t-il pas que les mesures de son gouvernement avaient été une erreur?

Karim Bardeesy: Madame la Présidente, les incitatifs qu'on a rétablis, comme il l'a mentionné, sont nécessaires. On a vu que le retrait de ces incitatifs a eu, sur le marché des véhicules électriques, un effet qui n'était pas voulu ni, peut-être, prévu.

Des études de l'Institut climatique du Canada ont indiqué la nécessité de ces incitatifs pour promouvoir l'économie et l'achat des véhicules électriques.

Nous avons donc choisi, d'une façon responsable, je pense, de réintroduire ces incitatifs.

[Traduction]

James Maloney (Etobicoke—Lakeshore, Lib.): Madame la Présidente, je crois depuis longtemps que les motions de l'opposition sont en réalité des motions d'obstruction, et la motion d'aujourd'hui ne semble pas faire exception. De toute évidence, ces motions visent à promouvoir une idée fausse. Dans le cas présent, les conservateurs veulent véhiculer la fausse idée selon laquelle cette stratégie de l'automobile serait conçue pour aider les constructeurs automobiles étatsuniens.

J'aimerais que le député réfute cette fausse idée et qu'il explique également comment cette stratégie contribuera à renforcer le secteur canadien de la fabrication de véhicules électriques.

Karim Bardeesy: Madame la Présidente, mon collègue d'Etoibicoke—Lakeshore est un champion du développement économique sous toutes ses formes, en particulier du développement propre et durable. C'est ce que fait la stratégie. Elles tient compte des nouveaux choix des consommateurs, du contenu canadien des véhicules dont le député a parlé ainsi que des effets multiplicateurs associés à un avenir où l'électricité sera prépondérante, ce qui profitera à l'économie non seulement dans les régions productrices d'automobiles, non seulement à Cambridge, à Woodstock et à Oshawa, mais aussi dans le reste du Canada.

C'est ce que signifie une stratégie comme celle-ci, qui s'appuie sur l'électrification. Elle signifie plus d'emplois dans les Maritimes. Elle signifie plus d'emplois au Québec. Elle signifie plus d'emplois dans l'Ouest canadien. Elle signifie plus d'emplois dans le Nord. Elle bénéficie aux chaînes d'approvisionnement, aux fournisseurs de logiciels, aux fournisseurs d'électricité et aux innovateurs qui contribuent à l'économie dont le député a parlé, et pousse en fait les Américains à réagir en conséquence.

• (1105)

Kerry Diotte (Edmonton Griesbach, PCC): Madame la Présidente, le premier ministre et d'autres députés libéraux ont souvent dit que nous sommes en guerre commerciale avec les États-Unis. Dans ce contexte, en quoi le fait d'accorder une subvention de 5 000 \$ de deniers publics canadiens à l'achat de nouveaux véhicules fabriqués aux États-Unis nous aide-t-il à gagner cette guerre commerciale?

Karim Bardeesy: Madame la Présidente, j'espérais que mon collègue d'en face profite de l'occasion que je lui ai donnée pour condamner les droits de douane. Je suis un peu déçu qu'il ne l'ait pas fait, mais je répondrai quand même à la question.

Le fait est que, comme je l'ai mentionné, 90 % des véhicules que nous fabriquons ici sont exportés vers les États-Unis. Nous pensons, premièrement, que ces subventions répondent aux désirs des consommateurs; deuxièmement, qu'elles contribuent à l'électrification nécessaire que nous pouvons mener et favoriser et, troisièmement, qu'elles sont bénéfiques pour l'économie.

Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD): Madame la Présidente, nous avons constaté les effets des droits de douane imposés par Donald Trump sur les secteurs de l'automobile et de la foresterie. Nous assistons à des licenciements chez CAMI. Nous avons vu des emplois disparaître dans des collectivités de l'île de Vancouver, que ce soit à Crofton ou à Chemainus, tant à titre temporaire qu'à titre permanent. Le gouvernement a tardé à déployer des mesures de soutien du revenu et d'aide aux travailleurs.

Quand le gouvernement va-t-il augmenter les mesures de soutien du revenu pour les travailleurs qui ont été déplacés ou qui ont perdu leur emploi de façon permanente, résoudre la question du délai dans le versement des prestations d'assurance-emploi et verser des prestations à ces travailleurs?

Dans le secteur forestier, par exemple, un programme de 1,2 milliard de dollars a été mis en place. Seulement 50 millions de dollars de cette somme sont destinés aux travailleurs. J'espère que le gouvernement libéral pourra nous donner une réponse.

Karim Bardeesy: Madame la Présidente, nous avons déjà fait un grand pas en avant pour garantir l'admissibilité à l'assurance-emploi dans le cadre d'une mesure législative antérieure. Si le député connaît des cas particuliers où les mesures de soutien ne sont pas mises en œuvre assez rapidement, que ce soit par Innovation,

Travaux des subsides

Sciences et Développement économique Canada ou un autre ministère, je serais heureux de travailler avec lui ou de renvoyer ces cas aux collègues concernés.

Helena Konanz (Similkameen—Okanagan-Sud—Kootenay-Ouest, PCC): Madame la Présidente, prenons l'exemple d'une famille de cinq personnes qui doit acheter un véhicule aujourd'hui et qui décide que, puisqu'on vit dans un pays démocratique et qu'on ne peut pas la contraindre à acheter un type de voiture plus qu'un autre, elle va essayer un véhicule électrique. Que lui dit le député? La famille souhaite aussi acheter des produits canadiens. Elle veut aider les Canadiens à garder leurs emplois.

Que dit le député à cette famille de cinq personnes, alors que le Dodge Charger est la seule option dont elle dispose aujourd'hui?

Karim Bardeesy: Madame la Présidente, c'est exactement la situation à laquelle on espère remédier avec cette politique dans les années à venir. J'ai parlé de l'ère des constructeurs japonais, lorsque les décideurs ont fait le choix courageux d'ouvrir nos portes aux véhicules japonais, malgré une forte opposition. Cette décision a créé le genre de choix qui existe maintenant pour les consommateurs. Je crois que ces investissements créeront pour les consommateurs le genre de choix dont parle la députée.

[Français]

Bienvenu-Olivier Ntumba (Mont-Saint-Bruno—L'Acadie, Lib.): Madame la Présidente, mon collègue a fait tantôt une belle présentation concernant notre nouvelle stratégie automobile.

Je vais lui demander de réexpliquer à nos amis d'en face comment cette stratégie automobile va nous aider concrètement à protéger des emplois, à soutenir les travailleurs et à bâtir une industrie forte, ici au Canada.

Karim Bardeesy: Madame la Présidente, mon collègue lutte quotidiennement pour les travailleurs et le secteur de l'automobile, ici au Canada et dans sa circonscription.

Nous mettons en place des mesures d'appui particulières pour les travailleurs qui ont besoin d'aide et nous pensons que les investissements que nous cherchons à attirer vont créer des emplois non seulement dans le Sud de l'Ontario, mais partout au Canada, surtout dans les circonscriptions qui ont un potentiel économique dans le secteur technologique ou dans le secteur climatique.

Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Madame la Présidente, nous débattons aujourd'hui d'une motion dans le cadre de la journée de l'opposition des conservateurs. Mardi, il y a aussi eu une autre journée de l'opposition des conservateurs.

J'y reviens, parce que, mardi, en voyant le sujet de la journée de l'opposition, je me suis dit que pour la première fois les conservateurs avaient choisi un thème qui n'était pas lié à la promotion du pétrole ou à l'abandon de la lutte contre les changements climatiques. Il faut croire que ça ne pouvait pas durer, parce que c'est déjà de retour: la motion d'aujourd'hui nous dit, grosso modo, qu'on ne veut pas d'autos électriques, qui sont la pire chose qui puisse arriver au pays.

Travaux des subsides

Je me confesse tout de suite auprès de mes collègues conservateurs: j'ai une voiture électrique. En fait, j'en ai même deux, parce que ma conjointe a aussi une voiture électrique. Je suis peut-être l'incarnation du diable, mais je l'assume. Pour ma part, j'ai plutôt l'impression que c'est une façon de consommer moins de pétrole et d'émettre moins de gaz à effet de serre, d'autant plus que, en tant que députés, nous faisons beaucoup de kilométrage au cours d'une année. Évidemment, je pense que, grâce à mon choix, j'évite la production de beaucoup de gaz à effet de serre. Je ne veux pas pour autant culpabiliser les gens qui font un choix différent. Je comprends que nous avons tous différentes situations personnelles.

Cela étant dit, je voudrais aller plus loin au sujet de la motion. Le moins qu'on puisse dire, c'est qu'il y a des demi-vérités dans ce qui est présenté.

Avant d'aller plus loin, je mentionne que j'ai l'intention de partager mon temps de parole avec le député d'Oxford.

Le point de la motion mentionne que plus de 5 000 emplois ont été supprimés dans le secteur automobile depuis l'arrivée au pouvoir du premier ministre. On peut peut-être mettre ça en perspective.

D'abord, on laisse entendre que les 5 000 emplois perdus l'auraient été à cause des autos électriques. Or on sait très bien que si des emplois ont été perdus dans le secteur automobile canadien, c'est surtout la conséquence des politiques tarifaires américaines qui veulent récupérer ces emplois aux États-Unis. Ce n'est pas lié aux politiques d'électrification des transports. Il faut le dire clairement et ne pas inventer des histoires.

Ensuite, pour ce qui est des emplois, on peut réfléchir et se demander si des emplois sont générés par l'électrification des transports. Y a-t-il de telles occasions? En tout cas, au Québec, nous avons une expertise en la matière. Un rapport d'Ernst & Young daté de 2025 mentionne qu'au pays, plus de 130 000 emplois ont été créés par l'industrie des véhicules électriques au cours des 10 dernières années. Moi, je trouve que ce n'est pas si mal, 130 000 emplois.

Je pense que ça vaudrait la peine de soutenir ce secteur. Pour ma part, j'ai rencontré beaucoup des représentants d'organismes du domaine de l'électrification des transports au cours de la dernière année. Ils s'inquiétaient grandement des politiques du gouvernement, inspirées des politiques conservatrices en reculant sur les enjeux liés à la lutte contre les changements climatiques et à l'électrification des transports. On m'a même dit qu'on était inquiets pour l'avenir de l'industrie d'électrification des transports au pays. Ils voyaient que les signaux que le gouvernement donnait étaient dangereux pour la pérennité de l'industrie du pays. Je crois qu'il faut garder ça en tête.

● (1110)

Par ailleurs, dans le texte de la motion des conservateurs qui est devant nous, on mentionne au point (iii) que « le premier ministre a mis en place une stratégie automobile qui subventionne les véhicules électriques produits à l'étranger ». En fait, il faut comprendre que la politique qui a été mise en place ne vise pas à favoriser les véhicules produits à l'étranger, elle vise à inciter les fabricants à vendre des véhicules électriques et à ce qu'on subventionne ces véhicules. La politique dit que ce sont les produits issus des pays avec lesquels le Canada a un accord de libre-échange qui peuvent être admissibles à la fameuse subvention de 5 000 \$.

Quand on dit qu'on aide les Américains, il y a quelque chose que je ne comprends pas. Il semble que, justement, le fameux accord avec les Américains serait remis en question. À mon sens, au contraire d'être proaméricaine, c'est plutôt une politique qui dit que si on n'arrive pas à une entente de libre-échange, il se pourrait que les véhicules américains ne soient plus admissibles à cette subvention. Les Américains ont alors tout intérêt à négocier.

Pour les producteurs canadiens, il y a un bonbon de plus. En effet, un manufacturier canadien n'est même pas assujéti au plafond de valeur des véhicules de 50 000 \$. J'ai l'impression que je me fais le promoteur du programme, mais je dois dire que ça arrive au gouvernement de faire des bonnes choses, et ce, même s'il ne va pas aussi loin que ce que nous voudrions. En fait, il joue souvent sur les deux tableaux: d'un côté, en travaillant pour les politiques pétrolières et, de l'autre, en faisant un petit peu de choses pour l'électrification des transports ainsi qu'en en donnant juste assez pour qu'on ne meure pas de faim.

Cela étant dit, je voudrais soulever un autre point dans la motion conservatrice d'aujourd'hui. Au point (iv), on mentionne que « le plan du premier ministre oblige désormais les travailleurs canadiens à payer des impôts qui servent à subventionner des véhicules étrangers qu'ils ne peuvent pas s'offrir ». Selon les conditions pour obtenir la fameuse subvention de 5 000 \$, il faut que le véhicule vaille 50 000 \$ et moins. Est-ce que les consommateurs ne peuvent pas se payer ça?

C'est sûr que 50 000 \$, c'est un montant substantiel. Or, on constate que le prix moyen de vente des véhicules au Canada était de 63 400 \$ en 2025; on est donc en dessous du prix moyen des véhicules. Si les gens s'achètent des véhicules au prix moyen de 63 000 \$, comment peut-on que dire qu'à 50 000 \$, c'est trop cher pour la moyenne des gens? Il y a quelque chose d'un peu dichotomique dans ce que nous présentent les conservateurs. Je ne dis pas que tout le monde a les moyens de s'acheter une auto à 60 000 \$ ni à 50 000 \$, mais ce sont justement les véhicules qui coûtent moins de 50 000 \$ qui sont admissibles à la subvention. Les autos qui coûtent 25 000 \$, 30 000 \$ et 40 000 \$ seront admissibles.

Dans cette perspective, nous espérons que le Canada va travailler à faire en sorte que les véhicules moins coûteux, entre autres en provenance de l'Union européenne, pourront éventuellement être admissibles ici; présentement, il n'y a pas cette ouverture-là. Ça fait partie des choses que nous trouvons problématiques. Il faut évidemment que les véhicules électriques soient abordables pour que M. et Mme Tout-le-Monde puissent se permettre de les acheter. Pour ce faire, il faut inciter les manufacturiers d'ici à produire ces véhicules. Pour l'instant, il semble y avoir une résistance et, malheureusement, ça semble être le cas entre autres du manufacturier Honda qui est établi au Canada. Évidemment, c'est triste de voir ce manufacturier reculer, alors qu'il aurait tout intérêt à se tourner vers l'avenir, surtout qu'il vend énormément de Honda Civic. Je pense qu'il n'y a à peu près rien qui était plus populaire que ça au Québec dans ma jeunesse.

● (1115)

Pendant ce temps-là, au Québec, le marché de l'électrification augmente. On ne se le cachera pas: il y a un marché de l'électrification au Québec. Les Québécois sont friands des voitures électriques. Honda aurait donc avantage à s'intéresser à son marché de prédilection, où il est très populaire au Québec.

Travaux des subsides

Au point c) de la motion, les conservateurs mentionnent que le gouvernement devrait utiliser « ses pouvoirs pour réduire le montant de l'impôt retenu sur les indemnités de départ versées aux travailleurs de l'usine GM CAMI d'Ingersoll. »

C'est une entreprise qui est probablement basée en Ontario et qui a connu des pertes d'emploi importantes. Encore une fois, que voit-on? On voit que la motion conservatrice se focalise sur l'industrie automobile ontarienne et sur les intérêts pétroliers. On voit aussi, à travers ça, un manque de sensibilité complet à l'égard des entreprises québécoises dans le domaine manufacturier, notamment celles où il y a eu des pertes d'emplois. On peut penser aux gens de chez Paccar, à Sainte-Thérèse, où 700 emplois ont été perdus. Pourquoi les conservateurs n'ont-ils pas intégré les gens de chez Paccar à leur motion? C'est probablement parce que le Québec est le dernier de leurs soucis.

Ce qu'on constate en lisant la motion à l'étude, c'est que c'est une motion qui vise complètement à nuire à ce qui s'en vient. On veut inscrire ça dans une espèce de dynamique où, de plus en plus, on voudrait nous faire croire qu'il faudrait reculer en matière d'électrification, que le monde a changé et qu'on est ailleurs. Les libéraux sont malheureusement trop souvent là-dedans. Or, quand on parle du monde, il faut regarder le vrai monde, pas seulement ceux qui sont au Sud de la frontière, avec l'administration Trump, un gouvernement temporaire aux États-Unis. Quand on regarde les chiffres dans le monde, que voit-on? On voit qu'en ce moment, c'est entre 20 et 25 % des parts de marché à l'échelle mondiale qui sont électriques. En Chine, on parle de plus de 50 %. En Norvège, c'est 88 %. C'est une augmentation des ventes d'à peu près 20 % dans la dernière année, en 2025.

L'électrification a de l'avenir. Malheureusement, le pétrole en a moins.

• (1120)

Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton—Bkejwanong, PCC): Madame la Présidente, le député pense-t-il que c'est une bonne idée de donner l'argent des contribuables aux États-Unis pour les voitures qui sont fabriquées là?

Xavier Barsalou-Duval: Madame la Présidente, je trouve la question intéressante. En fait, on ne donne pas l'argent aux États-Unis, on donne l'argent aux contribuables pour les aider justement à s'acheter des véhicules qui polluent moins.

J'aimerais toutefois poser une question à ma collègue. Ces fameuses compagnies pétrolières pour lesquelles les conservateurs se battent tant, déchirent tant leur chemise et auxquelles ils pensent tous les matins en se levant, comment se fait-il qu'ils plaident pour elles, alors qu'elles sont contrôlées à près de 80 % par des Américains, et qu'ils veulent aussi que nous continuions à subventionner ces pétrolières, et donc les profits qui s'en vont à ces actionnaires américains?

Les conservateurs semblent avoir oublié un bout de l'équation.

Tim Watchorn (Les Pays-d'en-Haut, Lib.): Madame la Présidente, je vais passer aux aveux: ma famille aussi possède un véhicule électrique. En 2022, quand nous avons acheté notre véhicule, nous l'avons fait en grande partie grâce aux subventions qui avaient été données par le fédéral et le provincial. Je pense que c'est un choix responsable.

Ce qu'on voit du côté des conservateurs, c'est qu'ils ne prennent jamais en compte les changements climatiques. Moi, j'aimerais que

mon collègue de l'autre côté de la Chambre nous parle de l'importance de l'électrification des transports dans la lutte contre les changements climatiques.

Xavier Barsalou-Duval: Madame la Présidente, je pense que mon collègue a soulevé un bon point. Je ne m'entends pas souvent avec les libéraux, mais je pense qu'il y a des choses pour lesquelles nous pouvons travailler ensemble, et l'électrification en fait partie.

J'invite surtout son gouvernement à être encore plus ambitieux, parce que, malheureusement, des normes de disponibilité des véhicules électriques qui existaient par le passé ont été abandonnées. On sait pourtant que, quand on force la disponibilité des véhicules chez les concessionnaires, les consommateurs ont plus de choix et ont encore plus de chances d'en acheter.

Je pense que c'est là qu'il faut aller. On sait que les véhicules électriques ne produisent à peu près pas de gaz à effet de serre, contrairement à ces véhicules qui sont évidemment plus polluants puisqu'ils brûlent du pétrole et qui, malheureusement, représentent une part substantielle de nos émissions de gaz à effet de serre. Je pense que, au Québec, on parle d'autour de 40 %, et qu'à l'échelle canadienne, c'est autour de 20 % en transport, parce qu'on produit plus de gaz à effet de serre dans tellement d'autres secteurs. Tout ça pour dire que ça représente une part très importante et que l'intention d'aller vers l'électrification des transports est incontournable si on veut arriver à diminuer nos émissions de gaz à effet de serre et arriver à la fameuse carboneutralité en 2050, sur laquelle la planète essaie de s'enligner.

Alexis Brunelle-Duceppe (Lac-Saint-Jean, BQ): Madame la Présidente, je pense qu'il est évident aujourd'hui que le Bloc québécois a appuyé la mise en place de subventions pour les véhicules électriques. D'ailleurs, nous nous rendons compte que le gouvernement s'est plié à notre demande puisque nous le demandions depuis longtemps. Ils ont finalement entendu raison.

Toutefois, il y a un domaine où ils n'ont pas encore entendu raison. À cet égard, je pense que, les conservateurs et les libéraux, c'est bonnet blanc et blanc bonnet. On peut me croire: les bonnets, on connaît ça, dans ma famille. D'après ce que je comprends, dans le dernier budget, on a prolongé jusqu'en 2040 les crédits d'impôt pour la captation du carbone destinés à l'industrie pétrolière, alors qu'ils devaient prendre fin en 2035. Ce gouvernement-là augmente donc les crédits d'impôt et les subventions à l'industrie gazière et pétrolière et ensuite il essaie de se vanter en remettant en place une mesure qu'il n'aurait jamais dû annuler.

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

Xavier Barsalou-Duval: Madame la Présidente, la réponse simple, c'est que dans l'Ouest canadien, on produit du pétrole et on centre notre économie sur le pétrole, même si le reste de la planète s'en va ailleurs. L'Ontario s'aligne beaucoup là-dessus, puisqu'on y fabrique principalement des véhicules à essence. Le Canada, lui, semble incapable de faire les choses autrement.

Travaux des subsides

Au Québec, de notre côté, nous produisons de l'électricité. Nous avons donc tout intérêt à nous libérer du pétrole, pour des raisons économiques, mais aussi pour des raisons environnementales, puisque nous produisons déjà cette électricité. Or, présentement, du côté de l'Alberta ainsi que du côté du gouvernement fédéral, il ne semble pas y avoir de volonté d'investir dans un pivot économique en vue de l'avenir et de ce dont demain sera fait. On essaie plutôt de retenir les choses le plus longtemps possible. C'est comme vouloir garder les trains au charbon pour l'éternité. Un jour, cela ne fonctionnera plus. Il faut commencer à penser à demain, au lieu de toujours se tourner vers le passé.

• (1125)

[Traduction]

Arpan Khanna (Oxford, PCC): Madame la Présidente, j'aimerais commencer par adresser mes sincères condoléances et mes prières à tous les habitants de Tumbler Ridge. Ce que nous avons vu et entendu est bouleversant. En tant que père, je partage leur douleur. En tant que Canadiens, nous sommes tous solidaires de la collectivité et nous prions pour les premiers répondants, les victimes et leurs familles. Que Dieu les bénisse tous en cette période éprouvante. Les Canadiens de toutes les régions de notre pays sont solidaires avec eux.

Je vais maintenant passer au sujet à l'étude, qui touche beaucoup ma circonscription. Le comté d'Oxford, généralement connu comme la capitale laitière du Canada, compte de nombreux agriculteurs et une importante activité agricole. Le secteur automobile y est également bien implanté. Des députés ministériels nous ont récemment rendu visite. Nous venons de célébrer une étape importante à Woodstock, à l'usine Toyota, qui a commencé la production de la nouvelle génération de RAV4. J'ai visité l'usine et parlé avec les travailleurs qui produisent ces remarquables RAV4. Toutes les 30 secondes, un nouveau véhicule sort de la chaîne de montage.

Cela n'est possible que grâce au travail acharné, au dévouement et à l'engagement des travailleurs. Les travailleurs de l'industrie automobile sont parmi les meilleurs au monde. Dans ma circonscription et à Windsor, à Oshawa, à Brampton et au Québec, il y a énormément de ces personnes remarquables et avant-gardistes dans le secteur de la fabrication.

Nous assistons à une attaque contre l'industrie automobile canadienne, et nous la ressentons parfois de l'intérieur en raison de certaines des politiques adoptées par le gouvernement actuel. Le gouvernement a fait beaucoup de promesses en ce qui concerne le secteur automobile, avec de multiples séances photo, de nombreux sommets prestigieux et beaucoup de discours.

Cependant, les belles paroles ne correspondent pas à la réalité. Pour ma circonscription, cela a de graves conséquences, et pas seulement sur le plan des pertes d'emplois. Je vois ce que les travailleurs de l'automobile et l'industrie font pour nous. Ils sont présents dans la collectivité et ils redonnent aux organismes de bienfaisance. Ils sont généralement les premiers à soutenir des événements comme la Nuit la plus froide de l'année, un organisme de bienfaisance national qui vient en aide aux sans-abri. Ils redonnent quand ils le peuvent. Ils forment une communauté forte et soudée. L'industrie et les travailleurs se sentent actuellement trahis par le gouvernement.

Jetons un œil au bilan du premier ministre au cours de la dernière année. Cinq mille emplois ont été perdus dans l'industrie, des emplois directs à Brampton, à Ingersoll et à Oshawa, ainsi que chez

Paccar, au Québec. De plus, des dizaines de milliers d'emplois indirects existent en raison des emplois dans le secteur manufacturier.

La production automobile a été réduite de moitié sous le gouvernement actuel, en raison du manque de leadership des libéraux. En 2015, plus de 2 millions de voitures étaient fabriquées au Canada; aujourd'hui, le chiffre s'élève à un peu plus de 1 million. Notre industrie automobile est menacée. Le gouvernement a eu l'occasion de défendre les travailleurs, de manifester sa solidarité et de lutter contre les droits de douane injustifiés qui touchent ma circonscription, mais il ne l'a pas fait. Les libéraux ne font preuve d'aucun leadership.

Les travailleurs de ma circonscription n'appuient pas la nouvelle stratégie annoncée par les libéraux. Je reçois des appels et des courriels à mon bureau. Les gens se demandent pourquoi le gouvernement subventionne la fabrication de véhicules électriques aux États-Unis avec l'argent de leurs impôts. Nous devrions investir ici, au Canada, d'autant plus que Donald Trump impose des droits de douane sur les automobiles fabriquées au Canada. Les libéraux ont dit qu'ils tiendraient tête à Donald Trump; nous avons vu la campagne disant qu'il fallait jouer du coude. Dans des dossiers comme celui-ci, les libéraux ne jouent pas du coude. Maintenant, ils présentent leur obligation relative aux véhicules électriques avec un nouveau nom et un nouvel emballage pour donner l'impression que c'est une nouvelle mesure intéressante. Or, il s'agit du même projet dont les conséquences sur l'économie seront les mêmes.

• (1130)

Les constructeurs automobiles canadiens n'étaient pas favorables aux exigences relatives aux véhicules électriques. Brian Kingston et d'autres dirigeants y étaient opposés. Ils ont déclaré que les libéraux ne savaient pas de quoi ils parlaient et qu'ils s'acharnaient à poursuivre leurs expériences qui s'étaient soldées par des échecs. Résultat: nous avons perdu en compétitivité et notre industrie a été déstabilisée, ce qui a entraîné des pertes d'emplois. C'est pourquoi nous avons proposé, il y a longtemps, de supprimer ces exigences. Nous le demandons depuis plus d'un an.

Nous devrions augmenter la demande de production dans notre pays. Nous avons les meilleurs travailleurs, les plus vaillants. Ils veulent travailler. Ils veulent se retroucher les manches pour construire le Canada. Au lieu de supprimer la TPS sur les véhicules fabriqués au Canada, ce qui stimulerait notre économie locale, car cela représenterait pour les Canadiens une économie de 2 500 \$ sur un véhicule de 50 000 \$, les libéraux vont envoyer cet argent aux États-Unis.

Les Canadiens ne veulent pas que leurs impôts servent à financer des véhicules de luxe qu'ils ne peuvent pas s'offrir, surtout en période de crise du coût de la vie, alors que cet argent pourrait être utilisé pour stimuler notre économie locale et faire en sorte que nos travailleurs obtiennent les emplois dont ils ont besoin pour nourrir leur famille et qu'ils n'aient pas à faire la queue devant les banques alimentaires, comme nous le voyons depuis quelque temps sous le gouvernement actuel. Le gouvernement est complètement déconnecté de la réalité.

Des travailleurs du comté d'Oxford m'ont appelé la semaine dernière après avoir été licenciés par l'usine d'Ingersoll. Quand ils ont commencé à recevoir leurs indemnités et qu'ils ont constaté que plus de la moitié de leur salaire était retenu en impôts, ils ont été choqués. Ils ne trouvaient pas les mots pour expliquer ce que cela allait signifier pour leur famille. Ils ne savent pas comment ils vont payer leur hypothèque, leur loyer et d'autres factures ni comment ils vont nourrir leur famille. Ils font maintenant des changements pour l'été, comme retirer leurs enfants de leurs ligues sportives.

Tout ce qu'ils voulaient, c'était que le gouvernement fasse ce qu'il faut et les soutienne, car c'est ce qu'il avait promis. Il fait de grandes déclarations et dit soutenir les travailleurs, mais quand il s'agit de les défendre à la Chambre, il ne le fait pas. Nous avons donc présenté une proposition qui, en vertu de l'article 153 de la Loi de l'impôt sur le revenu, système régi par le gouvernement fédéral, apporterait un peu de soulagement. Il me semble que, lorsque notre économie se porte mal, les travailleurs devraient bénéficier d'un allègement, ce qui leur permettrait de nourrir leur famille et leur donnerait un peu de répit.

Nous avons dit à la ministre que nous voulions collaborer de bonne foi. Nous avons dit que nous voulions travailler en collaboration avec le gouvernement. Les libéraux ont rejeté notre proposition du revers de la main. Ils l'ont qualifiée de faute professionnelle politique. Je peux dire aux députés que ne pas soutenir les travailleurs qui contribuent autant à notre pays est une faute professionnelle politique. Les libéraux ont tourné le dos à ces travailleurs. Ils font de beaux discours, mais ils ne joignent pas le geste à la parole.

Par conséquent, nous demandons à tous les partis de collaborer avec nous. Reprenons les discussions. Abolissons les exigences relatives aux véhicules électriques; peu importe le nom qu'on leur donne, elles devraient être éliminées. Nous devrions envisager d'éliminer les subventions qui financent des entreprises au sud de la frontière, ramener cet argent chez nous et faire passer les emplois et les travailleurs canadiens en premier. Éliminons la TPS sur les véhicules fabriqués au Canada. Donnons à nos travailleurs le répit dont ils ont besoin en ces temps difficiles. C'est ça, être Canadien. Il est temps de défendre et de soutenir l'industrie automobile.

Karim Bardeesy (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Industrie, Lib.): Madame la Présidente, je suis reconnaissant d'avoir pu assister au lancement du nouveau RAV4 2026 avec le député d'Oxford et ses collègues, les députés de Kitchener-Sud—Hespeler et de Cambridge. Je ferai remarquer qu'il s'agit d'un véhicule hybride qui non seulement répond aux goûts des consommateurs, mais qui respecte aussi les normes d'émissions de la Californie visant à accroître l'efficacité des véhicules.

Mon collègue est-il d'accord avec moi pour dire que les normes d'émission de la Californie ont contribué à ce que le RAV4 hybride soit fabriqué dans les usines de calibre mondial de Cambridge et de Woodstock?

• (1135)

Arpan Khanna: Madame la Présidente, j'ai été ravi que le secrétaire parlementaire visite notre circonscription. J'invite tous les députés qui le souhaitent à venir découvrir certains des excellents produits qu'on y fabrique. Ils devraient venir au comté d'Oxford; nous leur ferons visiter la région et leur montrerons toutes les choses formidables qui se passent dans ma circonscription. C'est un endroit magnifique.

Travaux des subsides

Il est très clair que nous fabriquons déjà des véhicules hybrides avant que le gouvernement ne commence à mettre en place toutes ces réglementations. Je communique directement avec les représentants de Toyota sur une base régulière. L'entreprise me dit qu'elle fera ce que dictent le marché et les consommateurs. C'est ainsi que devrait fonctionner notre secteur de l'automobile: ce sont les consommateurs qui devraient décider du type de voitures qu'ils veulent conduire.

Les consommateurs qui veulent conduire un véhicule à essence devraient avoir le droit de le faire. Dans le comté d'Oxford, c'est ce que veulent beaucoup de gens. C'est ce dont nous avons besoin, parce que nous avons beaucoup d'équipement et de machinerie agricoles. Si quelqu'un veut investir dans un véhicule hybride, c'est son choix, et il devrait avoir le droit de le faire. Si quelqu'un veut conduire un véhicule électrique, cela devrait être son choix. Nous devrions laisser les Canadiens décider quels véhicules ils veulent conduire.

Parfois, les Canadiens peuvent consulter des rapports qui tendent à confirmer leur préférence, mais je crois en l'expertise de mes concitoyens. Je peux dire que Toyota continuera sur sa lancée, et l'entreprise demande au gouvernement de l'appuyer en ce sens.

[Français]

Luc Thériault (Montcalm, BQ): Madame la Présidente, l'argument avancé par mon collègue est que l'argent devrait être investi ailleurs, surtout dans un contexte où les gens peinent à joindre les deux bouts, où le coût de la vie est élevé.

Il vise l'industrie de l'auto électrique, mais que fait-il des centaines de milliards de dollars qu'on verse à des pétrolières, des compagnies américaines qui font des centaines de milliards de dollars de profits par année et qu'on continue de financer dans une période où on a effectivement besoin de mesures structurantes?

Moi, je représente une circonscription agricole. Les changements climatiques, c'est l'horreur pour les agriculteurs. Ça, ça affecte le coût de la vie.

Il y a de la place au soleil pour tout le monde. Continuons à investir dans la transition climatique tout en faisant en sorte que les gens qui vivent aujourd'hui de l'industrie fossile puissent tranquillement s'en aller vers une transition énergétique, puisque c'est ça, l'avenir de la planète.

[Traduction]

Arpan Khanna: Madame la Présidente, je représente une collectivité agricole, comme mon collègue d'en face. Les agriculteurs de ma circonscription me disent que le coût des intrants grimpe à cause du gouvernement. Qu'il s'agisse de taxes sur l'équipement agricole ou sur les engrais, ce sont les libéraux qui font grimper les coûts, qui, ensuite, sont évidemment répercutés sur les consommateurs. Je l'ai déjà dit et je le répète: quand on impose des taxes à l'agriculteur qui cultive les aliments, au camionneur qui s'occupe du transport et au transformateur qui assure la transformation, ça fait grimper le coût des aliments.

Je crois fermement que le gouvernement ne devrait pas choisir des gagnants et des perdants, et c'est pourquoi notre plan laisse le marché — plutôt que le gouvernement — décider de la direction à prendre.

Travaux des subsides

Arnold Viersen (Peace River—Westlock, PCC): Madame la Présidente, je suis membre du caucus de l'automobile du Parti conservateur. Nous avons rencontré des représentants de Toyota à plusieurs reprises, et ils se sont plaints du fait que les incitatifs et les programmes que le gouvernement a mis en place font des perdants en choisissant une technologie plutôt qu'une autre. Selon Toyota, qui était le chef de file mondial de la technologie hybride, le gouvernement ne veut rien savoir de sa technologie hybride et veut passer aux seuls véhicules rechargeables.

Je me demande si le député a entendu la même chose.

Arpan Khanna: Madame la Présidente, je l'ai entendu très clairement. C'est pourquoi je soutiens sans relâche les personnes préoccupées par la politique du gouvernement, et c'est pourquoi notre plan est le plan plein de bon sens que les travailleurs veulent en ce moment, au lieu des séances de photos ratées des libéraux.

● (1140)

Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC): Madame la Présidente, le parti libéral répond que nous sommes en pleine guerre commerciale lorsque le Parti conservateur soulève le sujet des nouveaux licenciements dans le secteur de l'automobile, du bois d'œuvre, de l'acier et de l'aluminium. Ils le répètent pour justifier leur incapacité de conclure un accord avec les Américains sur ces droits de douane.

Soyons clairs: ce sont les États-Unis qui ont déclenché cette guerre commerciale. C'est le président Trump qui l'a fait. Il a imposé des droits de douane injustifiés et illégaux sur les produits canadiens. C'est lui qui a agi ainsi, ce qui rend la position des libéraux sur ce projet de loi totalement incompréhensible.

Lorsque Donald Trump impose des droits de douane à l'économie canadienne, et en particulier à l'industrie automobile, il dit qu'il souhaite que tous les emplois canadiens dans le secteur de la construction automobile soient transférés aux États-Unis. C'est son objectif déclaré. Pour ce faire, il impose des droits de douane considérables sur les automobiles canadiennes. Ces droits de douane déciment l'industrie de l'automobile canadienne. Deux usines ont fermé. Des milliers de Canadiens qui fabriquaient des voitures ont perdu leur emploi. C'étaient de bons emplois syndiqués qui permettaient aux gens de subvenir aux besoins de leur famille, de payer leur hypothèque et toutes ces choses.

C'est le résultat des droits de douane. On pourrait penser qu'au milieu d'une guerre commerciale provoquée par les Américains, nous ne subventionnerions pas les véhicules électriques américains, mais c'est pourtant le cas. C'est déplorable.

J'ai passé la journée de mardi à rencontrer le conseil des métiers spécialisés d'Unifor et des travailleurs qualifiés. Tous les travailleurs à qui j'ai parlé étaient indignés que le gouvernement envoie un seul sou aux États-Unis pour un véhicule électrique. Pourtant, c'est bien ce qu'il fait avec les incitatifs.

Tous les véhicules électriques américains devraient être exclus du programme d'incitatifs. Que les libéraux ne les excluent pas est insultant. Ils pourraient le faire d'un simple trait de plume. Le premier ministre aime faire ses annonces ronflantes avec un stylo à la main. Il a prétendu supprimer la taxe sur le carbone en signant un document. Nous nous en souvenons tous. Il pourrait en faire autant dans le cas présent. D'un simple trait de plume, les libéraux pourraient faire en sorte que les véhicules électriques américains soient inadmissibles aux subsides payés avec l'argent des contribuables, et ce, jusqu'à ce que les Américains lèvent leurs droits de douane illé-

gaux et injustifiés sur notre secteur de l'automobile, mais ils ne le font pas. Ils s'inclinent devant Donald Trump avec cette politique, et je ne comprends pas pourquoi ils agissent ainsi.

Les libéraux ont fait campagne tout du long en disant qu'ils allaient jouer du coude, qu'ils concluraient un marché avec Donald Trump et qu'ils lui tiendraient tête, mais voilà qu'ils sont en train de subventionner la promotion des produits étatsuniens de Donald Trump, qui veut que chaque automobile vendue en Amérique du Nord soit construite aux États-Unis.

J'ai parlé franchement aux travailleurs de l'automobile de cette politique, et ils en sont indignés. Les libéraux disent avoir eu des conversations avec des gens. Je mets au défi n'importe quel député libéral de venir parler à un employé de l'usine de Brampton, maintenant fermée, et de lui dire: « Nous sommes désolés que vous ayez perdu votre emploi, mais sachez, en passant, que nous allons accorder des incitatifs pour l'achat de véhicules électriques construits aux États-Unis. » Je peux dire dès maintenant que la réunion serait très houleuse, parce que les travailleurs de cette usine sont outrés, tout comme moi d'ailleurs.

Nous ne devrions faire bénéficier les Américains d'aucun subside pour l'achat de leurs véhicules électriques, tant qu'ils n'auront pas annulé tous les tarifs illégaux qu'ils infligent aux produits canadiens. Mais les libéraux n'agissent pas en ce sens, et c'est honteux.

Parlons maintenant des mesures bénéfiques que nous pourrions prendre pour le secteur de l'automobile canadien, et non de celles que les libéraux adoptent et qui font du tort à ce secteur par le biais d'incitatifs sur l'achat de véhicules électriques étatsuniens. J'ai aussi parlé aux travailleurs de l'automobile au sujet de notre politique, qui consisterait à supprimer la TVH sur tous les véhicules construits au Canada, sans en exclure aucun, contrairement à ce que les libéraux ont fait. Il y a un véhicule électrique canadien qui pourrait bénéficier de cette subvention, soit le Charger de Dodge. C'est un véhicule électrique puissant de 95 000 \$. Il n'y a pas beaucoup de gens qui l'achètent. En fait, en 2025, 600 véhicules Charger de Dodge ont été vendus au Canada.

Au lieu d'un programme qui profitera surtout aux États-Unis et à d'autres pays, pourquoi ne pas en établir un qui aidera nos travailleurs de l'automobile?

● (1145)

Ce sont les travailleurs de l'industrie automobile qui ont proposé d'exonérer toutes les voitures produites au Canada de TVH. Je le sais parce que je les ai rencontrés, j'ai discuté avec eux et je leur ai demandé: « Quelle politique nous permettrait d'aider chacun d'entre vous à protéger son emploi et de récupérer des emplois dans le secteur de la production? » C'est ce qu'ils m'ont dit, car plus de 95 % des véhicules produits au Canada ne sont pas électriques.

Les 125 000 Canadiens qui travaillent dans le secteur automobile au Canada dépendent de la production de véhicules non électriques. Les subventions ciblées qu'accordent les libéraux pour soutenir le programme « Buy America » de Donald Trump n'aident pas le secteur automobile, bien au contraire.

Travaux des subsides

Cette mesure inciterait les Canadiens à acheter des véhicules. La suppression de la TVH de 13 % en Ontario sur un véhicule qui coûte 50 000 \$ représenterait une économie d'environ 7 000 \$. Nous sommes en pleine crise du coût de la vie, et beaucoup de Canadiens font très attention au prix des choses qu'ils achètent. S'ils pouvaient acheter une voiture canadienne pour 7 000 \$ de moins qu'une voiture américaine, japonaise ou provenant de tout autre pays, ils achèteraient le véhicule canadien.

C'est pourquoi il est difficile de comprendre pourquoi les libéraux refusent d'adopter notre politique, alors que les travailleurs du secteur de l'automobile veulent une politique comme la nôtre, qui sera bénéfique pour toute la production d'automobiles. Elle n'enverrait pas un seul sou provenant des contribuables canadiens à Donald Trump et à son programme favorisant l'achat de produits étatsuniens. Ce serait le contraire du programme de subventions des libéraux pour les véhicules électriques, que je qualifie une fois de plus d'absolument scandaleux et inacceptable alors que nous sommes en pleine guerre commerciale avec les États-Unis.

Je voudrais aborder brièvement la stratégie. La stratégie des libéraux en matière de véhicules électriques consiste à en produire beaucoup plus. C'est ce qu'ils disent vouloir faire. Il pourrait y avoir un léger problème à cet égard. Dans une annonce, Stellantis a dit cette semaine qu'elle délaissait les véhicules électriques et allait désormais axer sa production sur la demande, plutôt que sur les prescriptions d'une économie dirigée, car la demande réelle porte sur les véhicules non électriques. L'un des plus grands constructeurs d'automobiles au monde, Stellantis, dit que le moment est mal choisi pour miser davantage sur les véhicules électriques, car la demande des consommateurs n'est pas là.

Pourtant, les libéraux comptent redoubler d'efforts dans ce domaine. Ils redoublent d'efforts pour donner de l'argent États-Unis de Donald Trump et pour mettre en œuvre une stratégie dont les constructeurs d'automobiles s'éloignent. La situation empire. La société Ford vient d'annoncer aujourd'hui avoir subi une perte de 1,1 milliard de dollars au quatrième trimestre de 2025. Elle perd 27 000 \$ pour chaque véhicule électrique qu'elle construit. Elle aussi dit vouloir se réorienter et axer sa production sur la demande des consommateurs, mais les libéraux ont décidé de faire le contraire.

Cela n'a aucun sens. Nous devons laisser les conditions du marché déterminer les types de véhicules que les gens vont acheter, comme le RAV4 hybride dont a parlé mon collègue d'Oxford. Pourquoi ce véhicule n'est-il pas admissible à ces subventions? Pourquoi est-ce que ce sont les libéraux qui choisissent les gagnants? Cette personne est un gagnant, disent-ils. Ce véhicule est un gagnant. La Tesla d'Elon Musk est gagnante, mais pas les véhicules fabriqués au Canada.

Une chose très simple pourrait se produire au cours de cette législature. Premièrement, le gouvernement pourrait modifier le projet de loi pour que l'argent des Canadiens ne serve à subventionner des véhicules construits aux États-Unis de Donald Trump. C'est très simple, et tous les Canadiens appuieraient cette mesure.

Deuxièmement, le gouvernement pourrait supprimer la TVH sur les véhicules construits au Canada afin de soutenir les 125 000 hommes et femmes qui travaillent dans la chaîne d'approvisionnement du secteur de l'automobile, au Canada. Parmi ces travailleurs, 95 % participent à la production de véhicules qui ne sont pas électriques. Supprimer la TVH stimulerait la demande. Cela pourrait même ramener certains emplois au pays. Je ne comprends pas pourquoi le gouvernement ne prend pas cette mesure. Je ne

comprends pas pourquoi le gouvernement voudrait allouer le moindre sou canadien à des véhicules construits aux États-Unis, alors que Donald Trump a déclaré une guerre commerciale au Canada. Les libéraux devraient présenter leurs excuses aux Canadiens à ce sujet.

Karim Bardeesy (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Industrie, Lib.): Madame la Présidente, j'ai été ravi d'entendre mon collègue de Dufferin—Caledon reconnaître l'existence d'une guerre commerciale, au début de son discours. Il a malheureusement consacré la majeure partie du reste de son intervention aux politiques qui, selon nous, stimuleront les investissements en réponse aux choix des consommateurs.

J'ai entendu diverses critiques à l'égard de différents types d'investissements, y compris, si je comprends bien, les investissements qu'aurait réalisés un gouvernement précédent d'une autre couleur politique pendant la crise financière, des investissements qui ont contribué à attirer les constructeurs automobiles japonais, et d'autres choix politiques.

Dans la motion et dans sa critique des politiques d'attraction des investissements que les ministériels proposent, quelles idées positives le député a-t-il formulées pour attirer de nouveaux investissements dans la production automobile au Canada?

• (1150)

Kyle Seeback: Madame la Présidente, je n'en crois pas mes oreilles d'entendre le député poser cette question. Je pense avoir été très clair sur le fait que nous soustrairions tous les véhicules fabriqués au Canada à la TVH. Nous inciterions ainsi les constructeurs automobiles présents au Canada à investir au Canada. Ils pourraient décider d'investir dans des plateformes multi-véhicules dans les usines qui leur restent au pays afin de produire davantage de modèles distincts de véhicules canadiens qui ne seraient pas soumis à la TVH, car ceux-ci seraient moins chers que l'offre de la concurrence.

Il y a une question que j'ai posée à de nombreuses reprises pendant la période des questions sans jamais y obtenir de réponse. Je sais que le député n'y répondra pas aujourd'hui et qu'il ne le fera pas non plus pendant la période des questions. Pourquoi les libéraux accordent-ils des remises pour les véhicules fabriqués aux États-Unis alors que Donald Trump a déclaré une guerre commerciale au Canada et qu'il cherche à détruire notre secteur automobile? Pourquoi les libéraux refusent-ils de répondre à cette question?

[Français]

Alexis Brunelle-Duceppe (Lac-Saint-Jean, BQ): Madame la Présidente, parlons justement de questions auxquelles on n'a jamais répondu. Aucun conservateur, jusqu'à maintenant, n'a répondu à une certaine question assez simple provenant des banquettes du Bloc québécois.

Selon la principale logique des conservateurs, dans le cas de cette motion, il ne faudrait pas subventionner des voitures fabriquées aux États-Unis parce que nous vivons une guerre tarifaire et commerciale avec les États-Unis de Donald Trump. Or on ne les entend jamais se plaindre lorsque le gouvernement subventionne à coup de crédits d'impôt et de subventions directes et indirectes l'industrie gazière et pétrolière qui, elle, est la propriété en grande majorité d'actionnaires américains. Dans ce cas-là, il n'y a pas de problème.

J'aimerais qu'on m'explique ça. Je suis un gars capable de discuter.

Travaux des subsides

Pourquoi est-ce correct de subventionner une industrie qui appartient principalement aux Américains, soit l'industrie gazière et pétrolière, alors que ce ne l'est pas d'accorder un rabais de 5 000 \$ sur des voitures électriques fabriquées aux États-Unis?

[Traduction]

Kyle Seeback: Madame la Présidente, la réponse est assez simple. Premièrement, ces subventions sont prévues dans le code fiscal; il ne s'agit pas d'un remboursement direct. Ce n'est pas du tout la même chose. Il s'agit d'avantages fiscaux dont bénéficient toutes les entreprises qui exercent leurs activités au Canada. Deuxièmement, comme je viens de le dire, il est question d'entreprises qui sont en activité au Canada, qui créent des emplois pour les Canadiens et qui paient des impôts dans notre pays, en plus de contribuer à sa richesse. Ce n'est pas du tout le cas lorsqu'il est question des véhicules fabriqués aux États-Unis. Je ne comprends donc pas l'étonnement du député. Tout cela me semble très limpide.

Arnold Viersen (Peace River—Westlock, PCC): Madame la Présidente, j'aimerais attirer l'attention de mon collègue sur une entreprise en démarrage appelée Edison Motors, qui veut construire des camions hybrides ici, au Canada. Or, elle se heurte à des difficultés parce qu'elle dote son camion d'un générateur plutôt que d'un moteur routier, alors que les exigences pour chacun au chapitre des émissions sont différentes. Le gouvernement n'a même pas pris la peine de contacter cette entreprise ni de lui donner l'autorisation de construire ces camions.

Ce n'est là qu'un exemple parmi d'autres de l'incapacité totale du gouvernement à soutenir notre industrie canadienne. Je me demande si le député aurait un exemple dans sa région qui illustre le manque de soutien du gouvernement envers ce genre d'entreprises en démarrage.

Kyle Seeback: Le problème, madame la Présidente, c'est que le gouvernement aime choisir les gagnants et les perdants dans toutes sortes de domaines. Il est rare que les gouvernements fassent bien les choses, et c'est encore moins le cas du gouvernement actuel, alors quand ils essaient de choisir les gagnants et les perdants dans l'industrie, ils se trompent quasiment toujours.

Prenons ce qui s'est passé avec les usines de batteries. Stellantis vient de vendre pour 100 \$ sa participation dans l'usine de batteries, qui d'ailleurs ne produit plus les batteries pour voitures pour lesquelles les libéraux lui avaient ouvert tout grand les cordons de la bourse, mais plutôt des batteries à usage domestique. Sans savoir quelle technologie allait s'imposer dans le secteur des véhicules électriques, le gouvernement a mis tous ses œufs dans le même panier et il a fait le mauvais choix.

Les gouvernements ne devraient pas choisir les gagnants et les perdants; ils devraient créer un climat propice à ce que toutes les entreprises souhaitent investir et prendre des risques financiers, puis laisser la meilleure, celle qui a la meilleure idée, l'emporter.

Chris Lewis (Essex, CPC): Madame la Présidente, c'est toujours un honneur pour moi de prendre la parole ici pour représenter les formidables habitants d'Essex. Comme toujours, je tiens à remercier mon Seigneur et Sauveur, Jésus-Christ, sans qui rien de tout cela ne serait possible.

Au nom des habitants d'Essex, j'aimerais dire que la journée d'hier a été très émouvante à la Chambre. Nous avons vécu un moment de solidarité, de recueillement et de prières pour les familles, les victimes et les survivants de Tumbler Ridge, mais aussi, et c'est ce qui m'a probablement le plus touché, pour les premiers interve-

nants et pour ce qui les attend aujourd'hui, demain et dans les semaines, les mois et les années à venir. Je suis moi-même un premier intervenant, alors je sais que le chemin est long et j'espère qu'ils savent qu'il y a toujours quelqu'un à qui parler. Il y a toujours du soutien. Je pense à eux et je prie pour eux.

D'abord et avant tout, je tiens à remercier mon collègue de Dufferin—Caledon. Il a vraiment bien résumé une grande partie de mon discours. J'ai eu la chance de vivre juste à côté du passage frontalier international le plus achalandé en Amérique du Nord, où on inaugurera bientôt le pont international Gordie-Howe. Pendant six ans et demi, j'ai coprésidé le caucus conservateur de l'automobile. J'ai rencontré des dizaines et des dizaines de fabricants de tout le pays, mais plus particulièrement de la région de Windsor-Essex. Ces fabricants ont investi des sommes gigantesques pour créer des emplois et établir une assiette fiscale solide dans notre région. Ce qui me frustre probablement le plus, c'est qu'ils ont investi tout cet argent, puis on est venu changer les règles du jeu.

Il y a 10 ans, le Canada fabriquait environ 2,3 millions de véhicules par année. Nous en sommes maintenant à 1,2 million par année. Ces gens ont investi tout leur argent dans les véhicules électriques. Je parle des moulistes et des ateliers d'usinage, qui ont dû réoutiller leurs usines parce que le gouvernement libéral leur avait dit que de nouvelles obligations seraient imposées. Et maintenant qu'ils ont fait tous ces investissements, que se passe-t-il? On leur dit que nous allons revenir aux moteurs à essence parce que le gouvernement s'est rendu compte que la vaste majorité des consommateurs ne sont pas prêts à acheter ces véhicules électriques. Du coup, les règles vont encore changer. Même s'ils ont fait tous ces investissements, le gouvernement ne leur fournit aucun soutien pour couvrir ces coûts, et il parle maintenant d'imposer une nouvelle norme sur les combustibles.

Il y a environ un mois, je suis rentré d'un voyage au Mexique avec le Groupe interparlementaire Canada—États-Unis. C'était un excellent voyage, où j'ai rencontré des personnes très influentes au Mexique, de même que des sénateurs mexicains. J'ai remarqué qu'ils étaient beaucoup plus avancés que nous dans leurs négociations avec les États-Unis, surtout dans le secteur automobile. Franchement, notre gouvernement est très loin de la ligne d'arrivée dans ce domaine.

Qu'est-ce que cela signifie concrètement? Cela signifie davantage de pertes d'emplois au Canada. Dans la région de Windsor-Essex, 24 000 travailleurs dépendent, directement ou indirectement, de l'industrie automobile. Je suis sûr que beaucoup d'entre eux se réveillent le matin en se demandant si l'usine de Stellantis repassera de trois quarts de travail à deux.

Depuis de nombreuses années, j'ai l'occasion de m'entretenir avec Brian Kingston, David Adams et Huw Williams. Ils représentent l'Association canadienne des constructeurs de véhicules et l'association des constructeurs mondiaux automobiles. J'ai rencontré des fabricants de moules canadiens. Depuis six ans et demi, ils me répètent que ce n'est pas l'industrie qui stimule la demande, mais plutôt les consommateurs, et qu'il faut donc supprimer les exigences en matière de véhicules électriques. Nous avons réclamé à grands cris l'élimination de ces exigences. Le gouvernement a finalement entendu notre appel et les a supprimées. Cependant, il a de nouveau modifié les règles du jeu. Tout le monde doit maintenant repartir de zéro.

Travaux des subsides

● (1155)

La semaine prochaine, je serai au salon de l'auto de Toronto, où je participerai une fois de plus à des tables rondes avec des dirigeants de l'industrie. Je ne peux qu'imaginer la tournure que prendront ces discussions. Cependant, ce qui compte le plus, ce sont les travailleurs. Depuis toujours, ce sont les travailleurs qui sont au cœur de cette industrie. Mon père disait toujours qu'on peut avoir le meilleur gadget au monde, mais que, sans les gens, on ne peut ni le fabriquer ni le vendre.

Dans Windsor—Essex, on trouve certains des travailleurs qualifiés les plus compétents au monde, les meilleurs outilleurs-ajusteurs et machinistes au monde. L'infrastructure existe déjà, mais le gouvernement continue de lier les mains de ces entreprises de deuxième et de troisième niveaux et des équipementiers, qui essaient simplement de créer des emplois bien rémunérés pour permettre aux Canadiens de tout le pays de gagner leur vie.

J'ai rencontré ces gens dans les ateliers. Je peux garantir aux députés que les travailleurs de Windsor—Essex ne sont pas très enthousiastes quand, après s'être levés tôt le matin pour aller travailler, ils découvrent que chaque jour de paye, une partie de leur salaire servira à subventionner un emploi aux États-Unis ou dans un autre pays. Je ne peux qu'imaginer leur colère. Je ne peux qu'imaginer les conversations dans les ateliers. Les députés peuvent-ils imaginer se lever le matin pour aller travailler en sachant qu'à la fin de l'année, l'argent de leurs impôts, pour lequel ils ont travaillé si dur et qu'ils ont versé au gouvernement, ira à un autre pays, à une autre entreprise, afin qu'ils nous mangent littéralement la laine sur le dos? C'est complètement absurde. Je dirais même que c'est révoltant.

Ces travailleurs ont bâti notre industrie. Ce sont eux qui, comme ceux d'Unifor, parrainent plein d'équipes de hockey et de soccer et toutes sortes d'activités. Nous les voyons partout. Ce sont eux qui ont leur communauté à cœur, et ils ne méritent pas d'être traités de cette manière. Voilà pourquoi les conservateurs donneront toujours la priorité aux travailleurs et aux constructeurs automobiles canadiens.

Les conservateurs ne cherchent pas à subventionner d'autres pays, mais à rendre la vie plus abordable pour les Canadiens. Voilà pourquoi le projet de loi prévoit la suppression de la TVH sur les véhicules fabriqués au Canada. Cela équivaut à environ 2 500 \$ sur un véhicule de 50 000 \$. En passant, les véhicules de 50 000 \$ sont un peu hors de portée et sont pratiquement des véhicules de luxe pour les Canadiens aujourd'hui, à cause du prix des aliments et des produits de consommation. Mes collègues et moi-même présentons ce projet de loi afin de rendre la vie plus abordable, et j'en suis très fier.

Le gouvernement a dit à l'industrie: « Voici les règles du jeu; voici ce que vous devez faire », et l'industrie l'a écouté. Maintenant, le gouvernement lui dit: « Nous savons que vous avez fait d'énormes investissements, mais nous n'allons pas vous aider avec ça et, en passant, nous venons de changer encore les règles du jeu. » Il n'est pas étonnant que les entreprises canadiennes soient nombreuses à quitter le pays quand le gouvernement fait en sorte qu'il soit aussi dispendieux de brasser des affaires au Canada.

Les conservateurs sont là pour veiller à ce que nous fassions partie de la solution, et non du problème.

● (1200)

Dominique O'Rourke (Guelph, Lib.): Monsieur le Président, je dirai tout d'abord que notre intention est d'apporter de la clarté à ce débat, et non de tout mélanger ou d'embrouiller les choses.

Le député d'en face a voté contre le budget de 2025, qui prévoit le financement d'un fonds de réponse stratégique pour venir en aide aux entreprises et aux secteurs touchés par les droits de douane, comme le secteur de l'automobile. Les conservateurs ont voté contre la superdéduction à la productivité, qui permettrait aux grandes entreprises d'amortir la totalité de la valeur de leurs immobilisations dès la première année. Voilà un autre coup de pouce pour le secteur. Le député a voté contre la requalification professionnelle et les mesures de soutien pour les travailleurs qui doivent se recycler.

J'aimerais savoir, monsieur, comment vous pouvez défendre cette position alors que nous nous mettons tout en oeuvre pour protéger ces emplois et ces travailleurs?

● (1205)

Le vice-président: Je rappelle aux députés qu'ils doivent s'adresser à la présidence et non directement aux autres députés.

Le député d'Essex a la parole.

Chris Lewis: Monsieur le Président, on me demande comment nous pouvons la défendre. Ce que nous ne faisons pas, c'est offrir des incitatifs de 5 000 \$ à d'autres pays pour des véhicules électriques que nous allons ensuite revendre aux Canadiens qui, bien franchement, n'ont pas les moyens d'en faire l'acquisition.

J'ai été très clair dans mon discours. Nous devons arrêter de changer les règles du jeu pour les entreprises canadiennes et plutôt veiller à ce qu'elles disposent des filets de sécurité nécessaires pour maintenir les emplois dans le secteur de l'automobile.

[Français]

Luc Thériault (Montcalm, BQ): Monsieur le Président, mon collègue de Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères disait tantôt que le prix moyen des véhicules était de 63 000 \$. C'est cher, et c'est le prix moyen. Il ne faut quand même pas exagérer: la mesure s'applique aux véhicules de moins de 50 000 \$. Je ne sais pas combien a coûté le véhicule de mon collègue, mais il se situe probablement près de cette moyenne.

Pourquoi viser une industrie, celle des véhicules électriques? Les véhicules électriques sont très populaires au Québec, compte tenu du fait que l'économie québécoise est plutôt axée sur une transition énergétique. Pourquoi les conservateurs ne mettent-ils pas en perspective le fait que, ces dernières années, on a accordé des subventions totalisant des centaines de milliards de dollars à des entreprises américaines qui font des milliards de dollars de profits chaque année? Je parle ici de l'industrie pétrolière...

Le vice-président: Je vais interrompre le député pour donner la chance au député d'Essex de répondre à sa question.

[Traduction]

Chris Lewis: Monsieur le Président, mon collègue soulève de très bons points en ce qui concerne toutes les subventions pour les infrastructures qui ont été mises en place. Je crois que leur valeur totalise environ 53 milliards de dollars. L'usine Stellantis à Windsor offre d'excellents emplois, mais a été conçue pour fabriquer des batteries de véhicules électriques, et aujourd'hui, elle fabrique des batteries qui ne servent pas pour les véhicules.

Travaux des subsides

Le gouvernement doit comprendre que tout l'argent qu'il dépense, il doit le récupérer pour les Canadiens. Cela ne sera possible que si nous fabriquons au Canada.

Burton Bailey (Red Deer, PCC): Monsieur le Président, le premier ministre a prétendu que le Canada obtiendrait des résultats à une vitesse jamais vue auparavant, mais rien ne se construit. On ne voit aucun résultat, et les Canadiens perdent leur emploi.

Pourquoi le gouvernement libéral continue-t-il de s'attendre à ce que les Canadiens fassent preuve de patience et qu'ils encaissent d'autres coups tout en continuant de voter contre les politiques conservatrices qui apporteraient un véritable changement?

Chris Lewis: Monsieur le Président, c'est une excellente question. Au bout du compte, c'est parce que les libéraux ne comprennent pas. Ils ne sont pas dans les usines. Ils ne voient pas les choses telles qu'elles sont. Ils ne souffrent pas aux côtés de gens qui se demandent comment payer leurs factures ou inscrire leurs enfants au soccer cette année. Ils ne comprennent pas. Ils ne sont pas au cœur de cette réalité.

Cependant, ils peuvent être assurés que les conservateurs veilleront à ce que la vie s'améliore.

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, permettez-moi tout d'abord d'offrir mes condoléances et mes prières aux habitants de Tumbler Ridge, en Colombie-Britannique, après les événements tragiques de ces derniers jours. Je me joins au premier ministre, au chef de l'opposition et à d'autres pour leur exprimer notre amour et nos prières.

Je vais en dire un peu plus sur l'approche holistique que nous adoptons à l'égard de l'industrie automobile, un secteur qui constitue depuis de nombreuses années un pilier du secteur manufacturier canadien. En fait, nous pouvons remonter à Lester Pearson en 1965 et à la signature du Pacte de l'automobile. J'ai déjà parlé de cet accord dans le passé, lorsque nous étions, je crois, le troisième parti, et peut-être à nouveau une fois que nous formions le gouvernement. C'était un accord important à l'époque.

Tout comme Lester Pearson était un visionnaire à l'égard de l'industrie automobile dans les années 1960, nous avons aujourd'hui même un premier ministre qui a élaboré une solide stratégie automobile pour bâtir une industrie florissante et un Canada fort.

Il n'y a pas si longtemps, je travaillais comme pompiste dans une station Turbo. Si l'on se replonge dans les années 1970 et dans l'industrie automobile de l'époque, il y avait GM, Ford, Chrysler et American Motors. C'était tout: les quatre grands au Canada. Ils représentaient à eux seuls ce que l'on considérait comme l'industrie automobile.

Nous savons qu'American Motors a été rachetée par Chrysler, et que Chrysler est devenue Stellantis. Nous avons aujourd'hui Honda, Toyota, Stellantis, GM et Ford. Je pense que la plupart des Canadiens seraient très surpris de savoir quelles voitures sont en fait fabriquées au Canada aujourd'hui. Dans les années 1970, les gens disaient qu'il ne fallait pas acheter de voitures importées. Eh bien, Toyota et Honda produisent, en fait, beaucoup plus de voitures ici, au Canada, que les autres constructeurs réunis. Cela n'enlève rien aux trois autres, GM, Stellantis et Ford, mais l'industrie automobile a changé au fil des ans.

Aujourd'hui, les conservateurs présentent une motion comme s'ils savaient vraiment quoi faire. En réalité, les députés se rap-

pellent leurs années au gouvernement. Ils veulent isoler l'Ontario. L'un des plus grands coups portés à l'industrie est survenu lorsque le chef de l'opposition est resté les bras croisés au sein du caucus conservateur, alors que l'industrie manufacturière ontarienne était en plein effondrement.

Voyons ce que disent les conservateurs. Ils demandent comment nous pouvons verser aux constructeurs américains une subvention pour les véhicules électriques. Sérieusement, ne comprennent-ils pas que nous avons une industrie automobile intégrée? Bon nombre des pièces utilisées dans ces véhicules électriques de l'autre côté de la frontière sont en fait fabriquées ici, au Canada, puis acheminées aux États-Unis pour y être installées. Nous avons un système intégré. Je crois sincèrement que les conservateurs ne le comprennent tout simplement pas.

● (1210)

Le nombre total de voitures fabriquées au Canada aujourd'hui dépasse légèrement le million; je pense qu'il s'élève à environ 1,3 million. Si l'on examine les achats de voitures des Canadiens, on constate qu'environ 10 % d'entre eux achètent des voitures fabriquées ici. Cependant, il y a beaucoup de contenu canadien dans les voitures qui viennent des États-Unis. Je ne vais pas défendre Donald Trump, les États-Unis ou leurs objectifs politiques concernant l'industrie automobile, loin de là.

Le premier ministre et tous les députés libéraux sont très préoccupés par l'avenir de l'industrie et par le sort des travailleurs et de leur famille. Nous devons faire preuve de plus d'empathie envers ces familles et envisager l'avenir sous l'angle de la relève. Si ces travailleurs ont des fils ou des filles qui souhaitent suivre leurs pas, nous ferions mieux de commencer à réfléchir à l'avenir et à l'orientation que prendra l'industrie dans son ensemble.

Il y aura une augmentation considérable de la production de véhicules électriques, directement et indirectement. Les conservateurs se ferment les yeux et font fi de cela, comme s'il ne fallait pas s'en soucier. À l'instar de Lester Pearson qui, en 1965, s'est rendu compte de l'importance de conclure un pacte de l'automobile, qui a littéralement procuré des centaines de milliers d'emplois de qualité pour la classe moyenne et aidé à construire le pays que nous avons aujourd'hui, le premier ministre actuel nous dit que nous ne pouvons pas rester les bras croisés, surtout en présence d'un président américain imprévisible. Nous ignorons ce que le président dira demain.

Nous devons chercher des moyens de faire croître notre économie au-delà de la frontière canado-américaine. C'est ce que le premier ministre, les ministres et le caucus libéral croient que nous devons faire. C'est pour cela que le premier ministre voyage à l'étranger et attire littéralement des milliards de dollars au Canada en investissements, tout en cherchant des façons de continuer à exporter. Rien ne nous empêche d'exporter un plus grand nombre d'automobiles construites au Canada au-delà des États-Unis. Aujourd'hui, plus de 90 % de nos exportations sont destinées aux États-Unis.

Après tout, nous devons tous être fiers de la qualité de la main-d'œuvre de notre industrie automobile. La Dodge Charger a été reconnue à Détroit comme étant la voiture de l'année. Selon moi, c'est parce que les employés et l'entreprise ont travaillé ensemble pour produire cette voiture de l'année. Le RAV4 de Toyota est un véhicule très populaire au Canada et à l'étranger. Ces véhicules, qu'il s'agisse de ces deux-là ou de n'importe quel autre véhicule produit au Canada, sont reconnus pour leur qualité. Le premier ministre et le présent gouvernement ont affirmé que nous devons non seulement protéger l'industrie automobile canadienne, mais aussi chercher des moyens de lui donner de l'ampleur ici même au pays. C'est pourquoi la chaîne d'approvisionnement en batteries est tellement importante.

Contrairement aux conservateurs, nous ne faisons pas à l'autruche. Nous comprenons que la production de véhicules électriques et de véhicules hybrides se poursuivra, et nous voulons être de la partie. Les conservateurs, eux, ne veulent pas, au prix de lourdes conséquences.

● (1215)

En regardant ce qui se passe non seulement au Canada, mais aussi partout ailleurs dans le monde, on peut voir que le Canada a le potentiel d'être un chef de file mondial. Nous devons être prêts à aller de l'avant. Que se passerait-il si nous faisons ce que préconisent les conservateurs? J'imagine les conservateurs dans les années 1920. Ils diraient: « Vous savez quoi? Ces roues de charrette créent beaucoup d'emplois. Nous voulons que les charrettes continuent de rouler. » Les technologies évoluent, et le gouvernement doit s'adapter. Voilà pourquoi la première chose que j'ai demandée aux conservateurs, c'est de nous expliquer leur stratégie pour l'avenir de l'industrie automobile. Où est cette stratégie? Ils n'ont absolument rien présenté aux Canadiens.

J'écoute ce que les conservateurs disent au sujet des véhicules électriques, ici à la Chambre. Ils affirment que le gouvernement fait fausse route en offrant des subventions pour encourager les gens à acheter des véhicules électriques. Or, les députés savent que certaines provinces ont reconnu l'importance d'encourager leurs citoyens à acheter des véhicules électriques, et qu'elles aussi ont offert des incitatifs financiers à cette fin. Nous savons que certaines provinces investissent activement dans les infrastructures nécessaires pour soutenir les véhicules électriques.

À ma connaissance, il n'y a qu'une seule entité politique au Canada qui rejette catégoriquement les véhicules électriques et refuse qu'on encourage leur adoption. Ce parti s'oppose même à ce que nous développons les infrastructures dont nous avons besoin au pays. Il s'agit du Parti conservateur du Canada, le Parti conservateur d'extrême droite du Canada. C'est la seule entité qui n'a aucune véritable stratégie pour l'industrie automobile.

Les conservateurs veulent donner l'impression qu'ils se soucient des employés. Ils profitent de ce qu'on entend aux nouvelles pour essayer de susciter de la colère envers le gouvernement, alors qu'ils n'ont eux-mêmes aucune stratégie pour assurer l'avenir de cette industrie. Le gouvernement du Canada est au front. Il collabore avec les citoyens et avec les travailleurs et consulte les familles et les entreprises afin de s'assurer non seulement d'avoir une stratégie, mais surtout d'avoir une stratégie qui donnera des résultats en mettant à profit les réussites du passé.

Les conservateurs n'ont aucune stratégie, mais je ne parle ici que des conservateurs d'extrême droite. Quand je dis ça, certains dépu-

Travaux des subsides

tés me demandent pourquoi je parle d'extrême droite. C'est parce qu'ils sont bel et bien extrêmes. Il n'y a qu'à regarder les choses de plus près. Il y a des premiers ministres progressistes-conservateurs provinciaux qui soutiennent l'industrie des véhicules électriques. Même le Parti conservateur uni de l'Alberta a soutenu l'expansion des bornes de recharge pour les véhicules électriques, au moins indirectement. Le fait est que tous les principaux partis connus de la plupart des Canadiens, qu'il s'agisse des progressistes-conservateurs, des néo-démocrates, des verts, des bloquistes ou des libéraux, reconnaissent que les choses évoluent et que nous devons nous adapter et mettre en œuvre des stratégies pour bâtir l'avenir. Seul le Parti conservateur fait bande à part.

● (1220)

On m'a fourni des chiffres intéressants à propos de l'importance des usines d'automobiles et de batteries. Pensons un peu aux municipalités. Pensons à Windsor, Oakville, Oshawa, Ingersoll, Brampton, Alliston, Woodstock et Cambridge. Toutes ces localités se trouvent en Ontario, mais à l'avenir, on trouvera aussi des usines ailleurs au pays. C'est même déjà le cas. Dans ma province, le Manitoba, je pense à l'usine de fabrication d'autobus New Flyer, à Winnipeg. Je tiens à souligner aussi le travail qu'accomplissent le Red River College et l'Université du Manitoba.

Un député: Fabrique-t-on des véhicules électriques au Manitoba?

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, on fabrique des véhicules électriques au Manitoba. Les meilleurs autobus au monde sont fabriqués dans ma ville, Winnipeg, et ce sont des véhicules électriques. Mes collègues d'en face sont stupéfaits. Le silence est assourdissant quand les gens se rendent compte de ce qui se passe vraiment.

Même si nous avons beaucoup parlé de l'Ontario aujourd'hui, cette industrie touche tout le monde et toutes les régions de notre pays. C'est pourquoi je prends la parole aujourd'hui pour parler de ces localités, et de la province de l'Ontario en général, pour dire que nous nous soucions de ce qui se passe. Je suis un député des Prairies, mais je me soucie des emplois qui sont touchés, comme tous les députés libéraux.

Nous avons parlé de l'usine de Toyota à Woodstock, qui emploie 2 500 personnes. C'est là que le modèle RAV4 est produit. Je crois que quelqu'un a dit tout à l'heure qu'une voiture sort de la chaîne de production chaque minute ou toutes les 30 secondes. À Cambridge, il y a bien plus de 5 000 emplois dans le secteur, près de 6 000, en fait. Il y a aussi l'usine de Honda à Alliston, qui emploie elle aussi des milliers de personnes. Comme je l'ai dit plus tôt, ces deux entreprises effectuent plus de 50 % de la production automobile du Canada. Regardons les chiffres. Dans les années 1980 et 1990, je n'aurais jamais pensé que cela se produirait. Ces entreprises ont répondu à l'appel.

On parle de créer un RAV4 hybride, qui pourrait être fabriqué ici au Canada, du moins dans une certaine mesure. Je vais me renseigner auprès de Toyota. Nous devrions peut-être adopter une résolution pour soutenir certaines industries aussi progressistes. Le RAV4 est un véhicule fantastique, et j'espère voir un modèle hybride.

Cependant, Stellantis, que ce soit à Brampton ou à Windsor, suscite de réelles inquiétudes, tout comme General Motors à Ingersoll, Oshawa et St. Catharines, sans oublier Ford. Nous sommes très préoccupés. Nous voulons que Ford se porte mieux et prenne de l'expansion.

Travaux des subsides

Parlons de la chaîne d'approvisionnement. Quelqu'un m'a dit plus tôt aujourd'hui que NextStar avait atteint le million de batteries fabriquées. Bon nombre des initiatives que nous avons prises en tant que gouvernement pour soutenir l'industrie automobile et développer l'industrie des véhicules électriques sont en fait également financées par des fonds publics provenant du gouvernement de l'Ontario. Soit dit en passant, Doug Ford est un progressiste-conservateur.

Bref, le gouvernement collaborera avec les Canadiens, les intervenants de l'industrie, les familles et les travailleurs pour faire en sorte que nous ayons une industrie automobile solide et saine dont tous les Canadiens peuvent être fiers. Cela signifie qu'il y aura des changements, mais nous persévérons. Ce que Lester Pearson a fait pour le Pacte de l'automobile, le premier ministre le fera pour l'avenir de l'industrie automobile canadienne, et nous continuerons à connaître la prospérité.

• (1225)

Andrew Lawton (Elgin—St. Thomas—London-Sud, PCC): Monsieur le Président, je suis habitué aux diatribes du député, mais je sais qu'il accuse de pencher vers l'extrême droite tous ceux qui n'appuient pas les décisions du gouvernement relatives à l'achat d'un véhicule électrique. À quel point faut-il pencher vers l'extrême gauche pour croire que le fonctionnement de l'industrie au Canada ne peut que reposer sur la participation et l'intervention du gouvernement?

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, ce serait une bonne question à poser à Doug Ford, un conservateur qui a fait de nombreux investissements tout en reconnaissant que le gouvernement a un rôle à jouer, contrairement à ce que le député vient d'affirmer pour la postérité. Je ne suis pas le seul. Les gouvernements provinciaux progressistes-conservateurs et néo-démocrates comprennent eux aussi que le gouvernement peut améliorer les choses. Nous l'avons vu au Canada. Nous avons un premier ministre qui le comprend très bien, et c'est pourquoi, de ce côté-ci de la Chambre, nous continuons à faire ce qu'il faut chaque jour pour protéger les industries si essentielles à notre pays.

• (1230)

[Français]

Luc Thériault (Montcalm, BQ): Monsieur le Président, le programme qui est critiqué aujourd'hui par les conservateurs s'étale sur cinq ans qui prévoit une enveloppe de 2,3 milliards de dollars. Un tel incitatif a très bien fonctionné au Québec, et il a contribué à l'essor de la vente des véhicules électriques au Québec.

Quand je compare ce montant étalé sur cinq ans à ce qu'on donne à l'industrie pétrolière, qui est contrôlée par des entreprises américaines qui font des milliards de dollars de profits par année, il me semble que notre gouvernement n'est pas très vert ou très favorable à la lutte contre les changements climatiques.

[Traduction]

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, je vais revenir sur le point soulevé par le député qui représente la province de Québec, à savoir les incitatifs. J'expliquerai en quoi ils consistent et pourquoi il est important de soutenir l'industrie des véhicules électriques, sa croissance et son potentiel.

C'est pour cela que nous avons présenté, dans le cadre de la stratégie automobile, un programme qui incitera les Canadiens à acheter un véhicule électrique lorsqu'ils le pourront. Je le répète, différents ordres de gouvernement approuvent et soutiennent cette initia-

tive, non seulement parce que le gouvernement fédéral dit que c'est bon, mais aussi parce que les provinces offrent leurs propres incitatifs qui s'ajoutent au programme.

Tom Osborne (secrétaire parlementaire du président du Conseil du Trésor, Lib.): Monsieur le Président, la stratégie comprend des incitatifs pour les constructeurs automobiles canadiens, mais elle vise également à attirer d'autres constructeurs automobiles pour qu'ils fabriquent des voitures au Canada.

Le Parti conservateur dit que cette stratégie offrira des incitatifs pour l'achat de voitures américaines de luxe, mais, si je comprends bien, il y a un plafond de 50 000 \$ pour les véhicules électriques importés et il n'y en a pas pour ceux qui sont fabriqués au Canada. Or, bien des pièces destinées aux véhicules électriques construits aux États-Unis sont fabriquées par des Canadiens dans des usines et des entreprises canadiennes. Nous devons également soutenir ces travailleurs au Canada. Si nous ne le faisons pas, je soupçonne que les conservateurs nous reprocheraient la fermeture de ces usines.

Pouvez-vous nous parler de cet aspect?

Le vice-président: Je ne peux pas en parler, mais j'invite le secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre à le faire.

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, mon collègue a fait une observation très importante. En fin de compte, si on examine les détails de la proposition du gouvernement, on constate que le député a entièrement raison.

J'ajouterais à cela qu'environ 35 % de nos achats de véhicules électriques au Canada proviendront des États-Unis, mais que, pour bon nombre de ces véhicules, les pièces seront fabriquées par des travailleurs canadiens. Quand les conservateurs attisent la colère à l'égard de la politique du gouvernement, ils oublient qu'ils critiquent des emplois occupés par des Canadiens. Je trouve cela regrettable, car le Canada et les États-Unis disposent d'un système intégré.

Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton—Bkejwanong, PCC): Monsieur le Président, je tiens tout d'abord à corriger le député, qui a laissé entendre que les conservateurs étaient opposés aux véhicules électriques. De nombreux députés conservateurs possèdent des véhicules électriques, et c'est très bien ainsi. Pour les conservateurs, ce qui compte, c'est la liberté du consommateur de choisir le type de véhicule qui lui convient plutôt que d'être contraint par le gouvernement libéral d'acheter un véhicule électrique à cause de la norme sur les émissions de gaz d'échappement qu'il est en train de mettre en place.

Les conservateurs croient aussi à la création d'emplois pour les Canadiens. Pourquoi le député préconise-t-il l'octroi de subventions à des pays étrangers qui produisent des véhicules plutôt que la création d'emplois au Canada?

• (1235)

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, je demande à tous les députés présents qui sont propriétaires d'un véhicule électrique de bien vouloir lever la main. Je n'en vois aucun du côté des conservateurs.

Cela dit, je me permets de dire que ce sont les gouvernements provinciaux néo-démocrates et conservateurs et le gouvernement fédéral libéral qui ont reconnu que le fait d'accorder des remboursements sous une forme ou une autre est une bonne chose. Les conservateurs manipulent les gens à ce sujet, et je crois qu'ils leur rendent un mauvais service. Voilà ce qu'ils font.

Il ne faut pas oublier que l'industrie automobile est intégrée entre le Canada et les États-Unis. Bon nombre des pièces fabriquées au Canada sont envoyées aux États-Unis pour soutenir la production de véhicules électriques.

L'hon. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais beaucoup savoir pourquoi, selon le député, le Parti conservateur a tant changé. Je dis cela parce que le Parti progressiste-conservateur du Canada a déjà été à l'avant-garde des questions environnementales. C'est Brian Mulroney qui a réuni des pays du monde entier à Montréal pour élaborer le Protocole de Montréal sur la couche d'ozone. C'est Brian Mulroney, un progressiste-conservateur, qui est allé voir George Bush père pour s'occuper des pluies acides et qui a élaboré des protocoles sur la façon de les gérer.

Selon le député, pourquoi les conservateurs sont-ils devenus aussi réfractaires à l'idée d'agir en faveur de la protection de l'environnement?

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, je me rappelle que l'ancien premier ministre Joe Clark a dit qu'il n'avait jamais quitté le Parti progressiste-conservateur, mais que c'était plutôt le parti qui l'avait quitté. Il y a beaucoup de progressistes, qu'on pourrait appeler des conservateurs rouges ou, comme nous nous plaisons à le faire, des conservateurs qui ont une conscience, des conservateurs qui croient en l'environnement et en l'importance d'avoir une politique efficace et solide dans ce domaine. Tous ces conservateurs ont été écartés.

On continue de voir le chef du Parti conservateur déplacer le Parti conservateur du Canada toujours plus loin vers la droite.

Arnold Viersen (Peace River—Westlock, PCC): Monsieur le Président, je tiens à souligner le fait que les libéraux parlent sans cesse du RAV4. Notons, par exemple, que le député de Winnipeg-Nord a dit que Toyota met au point une technologie hybride. J'ai des petites nouvelles pour lui: le RAV4 est hybride depuis 2016, soit depuis plus de 10 ans.

Toyota s'est plainte auprès de nous du fait que la technologie hybride n'est pas reconnue aux fins des incitatifs du gouvernement, des plafonds d'émissions et ainsi de suite. L'entreprise dit souhaiter un programme neutre sur le plan technologique. Pourquoi les libéraux n'agissent-ils pas en ce sens?

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, je tiens d'abord à souligner l'importance du RAV4 et à saluer le travail remarquable des employés de Toyota au Canada. Quelqu'un a mentionné le fait que l'entreprise fabrique 1 voiture à la minute, si ce n'est pas plus rapidement encore. Je crois avoir entendu 30 secondes.

C'est aussi au Canada qu'on produit la Charger de Dodge, la voiture numéro 1 en Amérique du Nord. Elle a été désignée voiture de l'année à Detroit. Nous avons de quoi être fiers de ce véhicule ainsi que du soin et de l'attention qui sont consacrés à sa fabrication.

Harb Gill (Windsor-Ouest, PCC): Monsieur le Président, c'est toujours un honneur de prendre la parole à la Chambre au nom des gens honnêtes et travaillants de Windsor-Ouest. En leur nom, je

Travaux des subsides

souhaite offrir mes plus sincères condoléances aux bonnes gens de Tumbler Ridge, qui traversent la période la plus pénible de leur vie.

Windsor est une ville frontalière. Chez nous, quand le commerce va, tout va, mais quand une guerre commerciale éclate, Windsor en subit les conséquences de plein fouet. Les décisions qui sont prises ici, à Ottawa, ont de graves répercussions chez nous.

Il convient d'expliquer le rôle névralgique que joue Windsor pour le pays. Windsor est la capitale de l'automobile au Canada. Le corridor Windsor-Detroit est la pierre angulaire de nos relations commerciales, car chaque jour, environ le tiers de tous les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis traversent la frontière, pour une valeur de plus de 1 demi-milliard de dollars par jour.

Windsor est le point d'ancrage d'une des chaînes d'approvisionnement les plus intégrées au monde. Les pièces d'automobiles fabriquées au Canada traversent plusieurs fois la frontière canado-américaine avant qu'un véhicule finisse d'être assemblé. Lorsque des droits de douane sont imposés et que l'incertitude augmente, les répercussions sont immédiates. Un retard à Windsor peut contraindre une usine du Michigan à tourner au ralenti. Un ralentissement au Michigan peut entraîner la fermeture d'un fournisseur en Ontario. C'est pourquoi, si nous voulons accorder la priorité aux travailleurs canadiens, il est essentiel de mettre en place une bonne politique dans le secteur de l'automobile.

Lorsque je discute avec des travailleurs de ma circonscription, je constate qu'ils savent très bien quand nos problèmes ont commencé. Ils en attribuent eux aussi la cause aux droits de douane que le président Trump nous a imposés. Tout comme nous, les habitants de Windsor estiment que ces droits de douane sont injustifiés. Ils pensent qu'ils visaient notre secteur manufacturier et notre secteur automobile, et qu'ils ont heurté de plein fouet les travailleurs canadiens de l'automobile. Pas plus tard qu'hier, même le Congrès américain a dit que ces droits de douane contre le Canada sont injustifiés.

Cependant, le plus important, c'est l'inquiétude et la frustration qui règnent de notre côté de la frontière, en raison de la façon dont le gouvernement a réagi à la guerre commerciale jusqu'à présent. Au lieu de protéger l'industrie manufacturière et les travailleurs canadiens, le gouvernement a annoncé des milliards de dollars de subventions pour les véhicules électriques. À première vue, cela semble encourageant, mais lorsque les travailleurs y regardent de plus près, ils comprennent où va la majeure partie de cet argent. Une part importante va à des véhicules construits aux États-Unis, dans l'Amérique de Trump, et ailleurs à l'étranger. Alors que les droits de douane imposés par le président Trump nuisent aux travailleurs canadiens, l'argent des contribuables canadiens sert à soutenir la production américaine. Les travailleurs des usines sont perplexes devant le manque total de bon sens de cette politique.

Ce n'est pas tout. Les travailleurs de Windsor ont une excellente mémoire. Ils se souviennent qu'on leur avait promis un accord commercial avant le 21 juillet 2025. Ils se souviennent qu'on leur avait dit que de l'aide allait arriver, mais cet accord n'a jamais été conclu. Il n'y a eu ni accord, ni certitude, ni protection. Beaucoup de gens à Windsor sont déçus. Ils sont pris entre les droits de douane injustes du président Trump d'un côté, et les politiques nationales qui ne parviennent pas à assurer la production ni à garantir des emplois bien rémunérés de l'autre. Les gens comprennent que les négociations commerciales sont complexes, mais ils comprennent aussi lorsque les promesses ne sont pas tenues.

Travaux des subsides

Cet enjeu dépasse largement le cadre des trois grands constructeurs automobiles. La production a diminué de moitié depuis 2016, passant de 2,3 millions à 1,2 million de voitures par an. Cette baisse s'est produite sous le gouvernement libéral-néo-démocrate.

À Windsor et dans tout le Sud-Ouest de l'Ontario, les fabricants de pièces et les ateliers d'outillage sont gravement menacés. Il s'agit de petites entreprises, souvent familiales, qui sont hautement qualifiées et absolument essentielles à la chaîne d'approvisionnement automobile. Cependant, lorsque les chaînes de montage ralentissent le rythme, les commandes de ces petites entreprises disparaissent, et lorsque l'incertitude persiste, les licenciements commencent discrètement. Je peux affirmer à la Chambre que cela se produit malheureusement des deux côtés de la frontière. J'ai entendu dire que des ateliers d'outillage ont déjà licencié des travailleurs. Des fournisseurs de pièces éliminent des quarts de travail. C'est ainsi que les dommages économiques se propagent. La situation n'est pas visible depuis Ottawa, mais elle se fait profondément sentir dans des villes comme Windsor, London, Hamilton, Brampton, Oshawa et Québec.

Il y a une autre préoccupation qui revient continuellement, à savoir que les investissements en capital quittent le Canada. Soit dit en passant, les banques ont publié des études à ce sujet. En plus de Brookfield Asset Management, d'autres entreprises canadiennes choisissent d'investir au pays de Donald Trump, et ce n'est pas parce que les travailleurs canadiens n'ont pas les compétences voulues ni parce que les usines canadiennes ne suffisent pas à la tâche. Les constructeurs me disent que les règles au sud de la frontière sont plus claires, que les organismes de réglementation là-bas cherchent à les aider plutôt qu'à leur nuire, que les coûts semblent moins élevés et que la voie vers la rentabilité semble plus stable. Certains m'ont dit que les formalités administratives de notre côté de la frontière prennent les entrepreneurs à la gorge. Quand le gouvernement va-t-il régler ce problème?

• (1240)

J'ai également eu l'occasion de m'entretenir avec quelques travailleurs qui m'ont parlé de la politique sur les véhicules électriques. Ils m'ont dit que la production du Charger électrique de Dodge, dont on vient de parler, a été interrompue, bien que ce véhicule ait remporté des prix au salon de l'auto de Detroit, sans compter que, depuis janvier 2026, Stellantis élimine progressivement le modèle hybride branchable Pacifica.

Ces travailleurs ne débattent pas des objectifs climatiques: ils demandent de la clarté. Ils apprennent qu'il n'y a plus d'exigences relatives à la vente de véhicules électriques, mais ils ne sont pas contents que l'argent public serve à subventionner des véhicules construits au pays de Donald Trump. Je leur ai parlé de la proposition des conservateurs d'exempter les véhicules construits au Canada de TPS afin de soutenir les emplois dans le secteur manufacturier canadien, et les députés peuvent imaginer leur réponse: ils y sont tout à fait favorables.

Avant de poursuivre, je tiens à parler brièvement du pont Gordie-Howe, qui est en construction depuis huit ans. Le projet a été entièrement approuvé en 2015, mais le gouvernement libéral ne l'a mis en chantier qu'en 2018. Ce pont est essentiel au commerce international de Windsor et du Canada.

Il a été question des commentaires du président et des conversations subséquentes qu'il a eues avec le premier ministre, mais les habitants de Windsor sont dans l'attente et ils voient les retards s'accumuler. Aujourd'hui, ils sont encore plus incertains de la date d'ou-

verture du pont et même de la date de l'annonce du montant des droits de péage. Aussi incroyable que cela puisse paraître, le gouvernement libéral et sa société d'État n'ont pas établi les droits de péage après avoir lancé le projet, il y a plus de huit ans. C'est absolument incroyable. Le manque de certitude et d'information sur les droits de péage empêche les entreprises de logistique, qui planifient des mois à l'avance lorsqu'elles soumissionnent pour des contrats, de soutenir efficacement la concurrence.

Il faut que cela change. Le gouvernement doit fournir un échéancier précis pour l'ouverture du pont. Les gens de Windsor et de tout le Sud-Ouest de l'Ontario ont besoin de cette information, et le plus tôt sera le mieux.

De quoi les gens de Windsor ont-ils vraiment besoin? Les Windsorais sont raisonnables, et leurs attentes aussi. D'abord et avant tout, ils veulent que le gouvernement défende les emplois au Canada, qu'il cesse d'envoyer l'argent de nos impôts au président Trump et qu'il conclue un accord commercial qui protège les Canadiens tout en évitant que les investissements quittent le Canada. Mes concitoyens ne demandent pas des garanties, mais bien de l'honnêteté et de l'intégrité.

Voici la situation actuelle à Windsor: les dommages ont commencé avec les droits de douane injustifiés du président Trump, et l'absence de réaction judiciaire de la part des libéraux a aggravé la situation. Au bout du compte, les travailleurs, les fournisseurs et les petits fabricants en paient le prix.

Windsor n'est pas en marge de l'économie canadienne, c'est l'un de ses moteurs, je dirais même un moteur important. Si l'on veut vraiment faire passer les intérêts des Canadiens en premier, si l'on veut vraiment que les travailleurs de Windsor aient l'assurance que le gouvernement fédéral reconnaît leur valeur, il faut prendre la situation de Windsor et de ses travailleurs au sérieux. Les Windsorais comptent sur la Chambre des communes pour trouver une solution adéquate afin que l'avenir leur sourie, tout comme à leur famille, et que leurs enfants bénéficient de ce que notre grand pays a de mieux à offrir.

• (1245)

L'hon. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.): Monsieur le Président, je me demande si le député pourrait nous dire comment il envisage l'avenir des véhicules. À l'heure actuelle, un véhicule sur cinq vendu dans le monde est un véhicule électrique. Ce chiffre ne cesse d'augmenter et il continuera d'augmenter.

Je me demande s'il accepte cette réalité et s'il nous ferait part de ses réflexions sur le rôle qu'il attribue au Canada dans le processus de fabrication des véhicules électriques.

Harb Gill: Voilà une question formidable, monsieur le Président. Voici ma réponse.

L'année dernière, on a seulement fabriqué environ 7 000 exemplaires de la Dodge Charger électrique, mentionnée par mes collègues d'en face. Un peu plus de 500 ont été vendus au Canada et 7 000 aux États-Unis. Il s'agissait d'une entreprise déficitaire pour Stellantis, qui a arrêté la production et n'a pas encore décidé si elle la reprendra cette année. La production de la version hybride rechargeable de la Pacifica est également suspendue.

Nous sommes en Amérique du Nord. Nos chaînes d'approvisionnement sont intégrées à l'échelle de l'Amérique du Nord. Nous devons faire ce qui est juste ici, dans notre partie du monde, et non à l'échelle mondiale. Les autres parties du monde peuvent faire ce qu'elles veulent, mais nous ne devrions pas les subventionner avec l'argent des contribuables canadiens pour dire que nous les soutenons et que nous soutenons leurs...

Le vice-président: Nous poursuivons les questions et observations. Le député de Lac-Saint-Jean a la parole.

[Français]

Alexis Brunelle-Duceppe (Lac-Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, on se pose une question aujourd'hui: dans cette motion, qu'y a-t-il pour le Québec?

Nous, nous ne voyons absolument rien, dans cette motion, qui soit bon pour le Québec. Il faut savoir que, plus il y aura de voitures électriques sur les routes du Québec, mieux l'économie du Québec se portera.

Je vais expliquer ça à mon collègue. Lorsqu'une voiture électrique se recharge, c'est Hydro-Québec qui vend cette électricité. Plutôt que de prendre le pétrole de l'Ouest, on prend donc l'électricité québécoise. Comme Hydro-Québec est une société d'État, c'est nécessairement meilleur pour l'économie du Québec.

Mon collègue comprend-il cette situation?

• (1250)

[Traduction]

Harb Gill: Monsieur le Président, les usines ontariennes de profilés d'aluminium transforment pour environ 1,3 milliard de dollars d'aluminium provenant du Québec. Can Art, une entreprise de Windsor, en Ontario, a mis à pied 250 travailleurs depuis qu'on a cessé de fabriquer le camion électrique de Ford. Elle a démarré une usine de 60 millions de dollars dont les activités sont maintenant suspendues à cause des droits de douane imposés par nos amis au sud.

Voilà ce que nous faisons subir à nos propres entreprises. Nous ne sommes pas là pour les aider et les soutenir. Nous faisons tout pour leur mettre des bâtons dans les roues.

Ce sont des entreprises qui ajoutent de la valeur aux ressources provenant du Québec, et nous voilà en train de débattre de ce qu'il faut faire en matière d'électricité. C'est une excellente question. Si je le pouvais, j'appuierais l'électrification à l'échelle mondiale, mais qu'allons-nous faire pour toutes ces usines qui ont besoin de produits à fabriquer? Nous ne les aidons pas.

Qu'est-ce que le gouvernement est prêt à faire pour aider les usines de profilés d'aluminium en Ontario?

Le vice-président: Nous poursuivons les questions et observations. La députée de Cloverdale—Langley City a la parole.

Avant que la députée prenne la parole, je tiens à rappeler aux députés que l'article 16(2) du Règlement s'applique toujours. Les députés ne peuvent pas passer entre le Président et le député qui s'apprête à prendre la parole.

J'invite la députée à poser sa question ou à faire son observation.

Tamara Jansen (Cloverdale—Langley City, PCC): Monsieur le Président, après avoir tenté infructueusement pendant des années d'imposer des exigences relatives aux véhicules électriques, ce qui a coûté 52 milliards de dollars en subventions aux contribuables ca-

Travaux des subsides

nadiens, le gouvernement veut maintenant dépenser 2,3 milliards de dollars supplémentaires pour augmenter les ventes de voitures qui ne sont pas fabriquées au Canada. En effet, presque tous les remboursements antérieurs ont été accordés pour des véhicules fabriqués à l'étranger.

Si l'objectif est de renforcer notre secteur de l'automobile, pourquoi l'argent des subventions sert-il à soutenir les usines américaines plutôt que les travailleurs canadiens? En quoi est-ce que cela aidera les 5 000 familles qui ont été touchées par les pertes d'emploi dans ce secteur?

Harb Gill: Monsieur le Président, cette initiative n'aidera personne, sauf M. Trump et ses États-Unis. Pas les Canadiens ni les plus de 5 000 travailleurs qui ont été mis à pied. Il y a d'autres travailleurs. J'ai mentionné l'entreprise de profilés d'aluminium Can Art, à Windsor, qui a mis à pied 250 personnes parce qu'elle n'avait plus de travail.

Il y a plusieurs entreprises comme celle-là qui ont perdu des employés ou mis à pied des gens parce qu'elles n'ont pas les moyens de les garder à cause de ces exigences.

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, je crois comprendre que nous menons 4-0 dans le grand match d'aujourd'hui. Nous faisons véritablement partie de l'équipe canadienne, comme en témoigne le magnifique maillot derrière moi.

Imaginons que nous puissions travailler en équipe pour ce qui est des achats et de la production dans le secteur de l'automobile. Imaginons la satisfaction que l'on pourrait ressentir au volant de sa nouvelle voiture en sachant non seulement qu'on a obtenu un excellent prix pour une excellente voiture qui nous permettra d'exercer notre emploi de chauffeur à temps plein pour conduire nos enfants à leurs matchs de hockey, mais aussi que chaque sou de notre achat a servi à soutenir des travailleurs canadiens, à nourrir des familles canadiennes, à acheter de l'acier canadien, de l'aluminium canadien, du plastique canadien et des automobiles assemblées au Canada.

Telle est notre mission. C'est ainsi que nous rendrons notre pays abordable, sûr et fort. Nous devons réindustrialiser notre pays. Nous devons redynamiser la production d'acier, d'aluminium, de plastique, de minéraux et d'autres produits pour lesquels nous devrions avoir un avantage naturel considérable.

C'est alors, et alors seulement que les salaires des Canadiens augmenteront. C'est alors, et alors seulement que le Canada sera abordable et autonome. C'est alors, et alors seulement que nous restaurerons la puissance industrielle qui caractérisait autrefois l'économie canadienne. Les conservateurs ont un plan pour créer cette puissance industrielle et les véhicules abordables fabriqués au Canada que je viens de décrire.

Travaux des subsides

Il s'agit d'un plan visant à accélérer l'octroi de permis, à réduire le coût de l'énergie et à diminuer les impôts, un plan visant à faire de notre pays l'économie la plus importante et la plus ouverte au monde pour produire, fabriquer, réparer et transporter des produits, extraire des ressources et livrer des résultats pour les consommateurs canadiens. Nous disposons de ressources et d'une main-d'œuvre qu'aucun autre pays ne peut égaler, mais après 10 ans de gouvernement libéral, nous avons connu la pire croissance économique du G7, la pire productivité et les pires résultats en matière d'investissement. Cinq cents milliards de dollars d'investissements nets ont quitté notre pays pour les États-Unis, les impôts et les politiques anti-développement des libéraux ayant poussé les investisseurs à quitter notre pays.

Sous le gouvernement libéral, la production automobile a diminué de moitié, passant d'environ 2,2 millions de voitures par an à 1,2 million. Tout cela s'est produit alors que l'actuel ministre des Finances libéral était en fait le ministre de l'Industrie. Le nouveau gouvernement ressemble beaucoup à l'ancien.

Le premier ministre libéral avait promis qu'il serait différent. Un an plus tard, où en sommes-nous? Il y a eu de grands discours, des annonces et des cérémonies de signature de déclarations non contraignantes. Tout cela n'est qu'illusion. Il suffit de regarder les résultats.

Il a promis de négocier un accord avantageux avec les États-Unis avant le 21 juillet. Il n'y a toujours aucun gain, aucune entente et aucun emploi. Il a promis que nous aurions la plus forte croissance du G7. Désormais, selon Bloomberg, l'économie se contracte. Il a promis des aliments abordables, mais leur prix augmente maintenant plus rapidement au Canada que dans tout autre pays du G7. Le PIB réel du secteur de l'automobile a chuté de 10 % en novembre. Il a promis des emplois dans ce secteur. Il en a perdu 5 000. En fait, le secteur manufacturier a perdu 37 000 emplois depuis qu'il est arrivé au pouvoir en promettant de renforcer le Canada, et 5 000 de ces emplois sont dans la production automobile. À Brampton, où j'ai eu l'honneur de me tenir, sous la pluie, aux côtés des excellents travailleurs d'Unifor qui ont été mis en lock-out, il y a eu 3 000 pertes d'emplois. Il y a eu 1 200 emplois perdus à l'usine CAMI de GM; 500 à l'usine de GM à Oshawa; et 725 à Paccar au Québec.

Nous pouvons jeter le blâme sur les droits de douane injustes du président Trump, et c'est ce que nous faisons, mais la question demeure: que faisons-nous à propos de ce que nous pouvons contrôler? Comme le premier ministre l'a dit, et il a raison sur ce point, personne ne peut contrôler ce que le président Trump fait ou dit. Je suis d'accord avec le premier ministre. Ce que nous pouvons contrôler, c'est ce que nous faisons de ce côté-ci de la frontière.

Voici la réponse du premier ministre. Il veut prendre 2,3 milliards de dollars aux contribuables canadiens, y compris aux travailleurs canadiens de l'automobile, pour les consacrer à une subvention destinée exclusivement à des véhicules fabriqués à l'étranger, et en particulier aux États-Unis. Alors que le président Trump impose des droits de douane à notre secteur automobile, le premier ministre libéral subventionne le secteur automobile américain.

• (1255)

Soyons très clairs. Les libéraux prétendent que, pour une raison ou pour une autre, les subventions serviront à l'achat d'automobiles canadiennes. Or, voici les faits: en 2023, dans le cadre du précédent programme libéral d'incitatifs pour l'achat de véhicules électriques,

qui était à peu près identique au programme proposé actuellement, 99 % des subventions ont servi à l'achat de véhicules électriques fabriqués à l'étranger: 31 % sont allés aux États-Unis, 25 % à la Chine, 19 % au Japon, 16 % à la Corée du Sud, et 1 % au Canada. Soyons clairs: seulement 1 % des véhicules électriques achetés au Canada sont fabriqués au Canada, malgré les 52 milliards de dollars de subventions publiques à la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques. Les gouvernements libéraux ont beau distribuer des cadeaux et des subventions, ils ne parviennent pas à transformer ces dollars en une production suffisante pour alimenter ne serait-ce qu'une infime partie du marché canadien.

Les libéraux disent que nous ne devrions pas nous concentrer sur le présent, mais sur l'avenir. Là encore, c'est une illusion. Voici la réalité: les achats de véhicules électriques sont en chute libre. Entre décembre 2024 et novembre 2025, la part de marché des véhicules électriques au Canada a chuté de près de la moitié, passant de 18 % à 11 %. Les Canadiens achètent beaucoup moins de véhicules électriques. En dollars, les ventes ont diminué de 37 % au cours de cette période. C'est une baisse vertigineuse. En fait, si quelqu'un essayait de prédire l'avenir — et je ne crois pas que les gouvernements soient en mesure de le faire —, il est clair, ne serait-ce qu'en se fondant sur la tendance, que les véhicules électriques ne sont pas en voie de conquérir le marché, loin de là.

L'approche conservatrice permettrait au libre marché de décider des véhicules qui sont achetés. De cette façon, les consommateurs peuvent choisir ce qu'ils veulent acheter. Nous savons qu'ils préféreront les véhicules offrant la meilleure qualité au plus bas prix, et il se trouve que ces véhicules sont, dans bien des cas, des véhicules à combustion interne fabriqués au Canada. C'est la réalité, et nous avons un plan pour que les véhicules comprennent le plus possible des composants fabriqués par des travailleurs canadiens. Nous allons réindustrialiser le Canada. Nous allons en faire une puissance industrielle et nous allons faire en sorte qu'une personne puisse acheter une voiture en sachant qu'elle soutient ainsi l'industrie canadienne.

J'enrage en pensant au travailleur de l'automobile qui a été mis à pied et qui voit 50 % de son indemnité de cessation d'emploi disparaître en impôts, sachant que l'argent de ses impôts servira à subventionner des véhicules fabriqués aux États-Unis, ce même pays qui lui a fait perdre son emploi à cause des droits de douane. Il n'a pas à endurer cela; nous avons un plan.

Nous relancerons la production canadienne. Nous supprimerons la TPS sur les automobiles fabriquées au Canada, ce qui permettra aux gens d'économiser 2 500 \$ sur un véhicule canadien. Il pourrait s'agir, par exemple, de la Chrysler Pacifica, de la Chrysler Grand Caravan, de la Dodge Charger, du Toyota RAV4, du Lexus NX, de la Honda Civic, du CR-V, de nombreux véhicules de Ford et du Chevrolet Silverado, parmi bien d'autres. Nous éliminerions la taxe sur le carbone pour les industries qui frappent l'acier, l'aluminium et le plastique canadiens utilisés dans la fabrication de véhicules avec de l'acier canadien. Nous mettrions fin à l'imposition des gains en capital réinvestis dans les usines d'automobiles canadiennes. Nous abolirions la nouvelle taxe libérale sur les combustibles pour qu'il soit possible de déplacer les pièces plus rapidement et à moindres frais, parce que l'énergie bon marché est la clé de la réindustrialisation du pays.

Ce sont des solutions. Ce sont des idées positives pour faire du Canada une puissance industrielle exceptionnelle, où les Canadiens patriotes pourront à la fois économiser de l'argent et sauver des emplois, et où le Canada gagnera non seulement sur la glace, mais aussi chez les concessionnaires automobiles, dans ses rues et dans ses usines.

Je le dis: « Le Canada en premier et le Canada toujours ».

• (1300)

Karim Bardeesy (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, la stratégie automobile du gouvernement s'aligne sur les normes d'émissions plus strictes qui prévalent en Californie et en Europe. Elle s'inscrit dans un cadre visant à réduire notre dépendance aux moteurs à combustion interne et à accroître notre adoption de l'électrification. Cette stratégie est bonne pour l'environnement et bonne pour la lutte contre les changements climatiques. Ce n'est pas dans le libellé de la motion, mais nous entendons maintenant que les conservateurs s'opposent aux normes d'émissions du modèle californien. C'est d'ailleurs la position de l'administration américaine, qui dit maintenant ne vouloir aucune norme d'émissions.

Ma question au chef de l'opposition est la suivante: est-il favorable à des normes d'émissions au Canada comme celles qu'on trouve en Californie et en Europe, ou bien souhaite-t-il qu'il n'y ait plus aucune norme?

L'hon. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, nous sommes pour le Canada, ce qui signifie de l'énergie à bas prix. Je ne veux pas que les consommateurs et l'industrie soient soumis à des taxes élevées comme celles qui sont imposées en Europe ou en Californie. C'est comme ça qu'on détruit des emplois et qu'on appauvrit les gens.

L'Europe s'éloigne rapidement du programme radical de carboneutralité que vient de mentionner le député. L'Allemagne l'a essayé et doit faire marche arrière, car elle est en train de s'effondrer. Au Royaume-Uni, on a réalisé que le prix élevé de l'électricité, causé par les mêmes politiques radicales de carboneutralité que le premier ministre a adoptées et dont il a parlé dans ses publications, appauvrit la classe ouvrière et désindustrialise la société.

Nous ne voulons aucune de ces politiques étrangères qu'il veut imposer. Nous voulons une politique canadienne visant à réindustrialiser le pays et à rendre le Canada abordable et autonome.

• (1305)

[Français]

Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Monsieur le Président, au dernier point de la motion, le point c), je note que le chef de l'opposition demande une réduction d'impôt pour les travailleurs de l'usine GM qui ont perdu leur emploi. Ça semble très généreux de sa part, mais comment se fait-il que lui, qui dit plaider pour le Canada et travailler pour tout le monde, n'ait pas pensé aux travailleurs de Paccar, qui ont aussi perdu leur emploi, et qu'il ne les ait pas intégrés dans sa motion? À Sainte-Thérèse, ce sont 700 personnes qui ont perdu leur emploi. Ça, c'est ma première question.

Voici ma deuxième question pour le chef de l'opposition. L'Alberta produit du pétrole et le Québec produit de l'électricité. Le Québec est le premier marché pour les véhicules électriques au Canada. Comprend-il que sa motion est une attaque envers l'électrification des transports, que les Québécois sont friands d'électricité,

qu'ils sont friands des véhicules électriques, et que, dans le fond, il s'attaque au Québec?

L'hon. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, je remercie l'honorable député de sa question, mais pas de sa recherche, parce qu'il a fait une erreur.

On n'a pas dit qu'on n'allait pas imposer les taxes et l'impôt normaux aux travailleurs qui ont perdu leur emploi. Ce qu'on a dit, c'est qu'on ne devrait pas enlever ça au début de l'année et forcer les travailleurs à attendre une année avant d'être remboursés.

Le problème avec un paiement unique quand un travailleur perd son emploi, c'est que ça le met dans une tranche d'imposition très élevée. Il en perd la moitié et il doit attendre 14 mois pour avoir un remboursement. Pourquoi ne pas laisser les travailleurs garder cet argent et le payer plus tard quand ils auront un emploi? Ça, c'est le premier point.

Le deuxième point, c'est que le député a perdu le contact avec les régions du Québec où les gens aiment les camions qui fonctionnent à l'essence et au diesel. Nous sommes pour les consommateurs québécois. Nous croyons qu'ils peuvent décider pour eux-mêmes, sans subventionner les voitures américaines.

[Traduction]

Harb Gill (Windsor-Ouest, PCC): Monsieur le Président, les travailleurs de Windsor, la capitale canadienne de l'automobile, sont frappés par des droits de douane américains injustifiés, alors que les subventions des libéraux et l'argent des contribuables canadiens servent à financer des voitures construites aux États-Unis. Les investissements quittent le Canada.

Le chef de l'opposition peut-il expliquer comment un plan conservateur accordant la priorité au Canada en mettant fin aux subventions pour les véhicules fabriqués à l'étranger et en éliminant la TPS sur les voitures fabriquées au Canada protégerait les emplois canadiens à Windsor et permettrait de garder les investissements au pays?

L'hon. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, tout d'abord, personne n'en a fait autant que le député de Windsor-Ouest pour faire du Canada une superpuissance industrielle. Chaque jour, de toutes les façons possibles, il se bat pour nos travailleurs de l'automobile, et nous lui devons une fière chandelle.

On m'a informé que depuis le début de mon discours, l'avance de l'équipe canadienne est passée à 5-0. Apparemment, il y a un certain élan, et j'espère que le gouvernement se tassera du chemin et laissera cet élan se traduire par des résultats. Nous allons éliminer les taxes sur les automobiles fabriquées au Canada afin qu'elles soient abordables et que notre pays soit autonome.

L'hon. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.): Monsieur le Président, je vais...

Des voix: Oh, oh!

L'hon. Mark Gerretsen: Monsieur le Président, je n'en suis qu'à dire que je vais partager mon temps de parole, et ils me chahutent déjà.

Je partagerai mon temps de parole avec la députée d'Oakville-Ouest.

Travaux des subsides

Je ne peux pas m'empêcher de me demander ce qui se passe au sein du parti d'en face, dont les députés sont vraiment déterminés à ne pas tenir compte de la réalité du monde où nous vivons et du fait que les industries automobiles du pays se transforment et évoluent.

Je souhaite proposer quelque chose aux députés. Je les invite à imaginer, pendant un instant, que les véhicules électriques sont déjà la norme. Je les invite à prétendre pendant un instant que les véhicules à essence n'existent pas et qu'il n'y a que des véhicules électriques.

Je demande aux députés d'imaginer ceci: chaque matin, à leur réveil, leur voiture est branchée, et la batterie est pleinement rechargée. Lorsqu'ils se promènent en voiture, il n'y a ni bruit, ni gaz d'échappement, ni grondements de moteurs. Les rues et l'air sont plus propres, et les enfants qui se rendent à l'école à pied respirent donc un air plus pur.

J'invite les députés à imaginer ce scénario pour un instant. Tout le monde conduit des véhicules électriques, qui nécessitent très peu d'entretien. Nous n'avons plus besoin de vidanger l'huile, de remplacer ou d'ajuster les courroies de distribution ni de nous occuper des problèmes de transmission. Nous disposons également d'une source d'énergie stable et à prix raisonnable. C'est le monde où j' imagine pendant un instant que nous vivons.

Imaginons maintenant que j'essaie de convaincre les députés de passer des véhicules électriques aux véhicules à essence. Voici mes arguments. Pour commencer, notre voiture ne serait plus rechargée à notre réveil. Elle pourrait être à sec, ce qui nous obligerait à trouver une station-service pour faire le plein. Il faudrait alors retirer le tuyau d'une pompe à essence pour injecter du carburant inflammable dans le réservoir de notre véhicule.

J'invite également les députés à songer à l'entretien nécessaire. Au lieu d'un véhicule électrique, qui ne nécessite pratiquement aucun entretien, nous aurions soudainement un véhicule qui comporte des centaines de pièces mobiles, un véhicule doté d'un moteur où, des milliers de fois par minute, de petites explosions miniatures se produisent pour le faire fonctionner. Voilà l'argumentaire que je présenterais aux députés.

De plus, il faudrait faire la vidange d'huile à l'occasion, tous les 5 000 ou 10 000 kilomètres. Il faudrait périodiquement remplacer les bougies d'allumage. Il faudrait changer des courroies, des pompes et des filtres. On finirait par devoir tout remplacer. De surcroît, les véhicules seraient plus bruyants en soi et ils feraient davantage de bruit dans les rues. Soit dit en passant, il y aurait un tuyau à l'arrière qui cracherait des gaz toxiques que nous respirerions tous. Voilà l'argumentaire que je présente en faveur de l'abandon des véhicules électriques.

Il y a aussi l'argument du prix du carburant. Au lieu du prix stable et prévisible de l'électricité, il faudrait payer l'essence en fonction des cours mondiaux, qui sont fixés par des influenceurs étrangers. De plus, il faudrait dépenser des milliers de dollars en réparations et en entretien. Le budget nécessaire serait tout à fait imprévisible.

Ce que je veux dire, c'est que si je devais essayer de convaincre les députés que nous devrions abandonner les véhicules électriques au profit des véhicules à essence, ce serait tout à fait absurde. C'est pourtant la réalité actuelle. Nous nous trouvons dans une situation où un parti politique qui, à l'égard de la plupart des mesures, était autrefois assez progressiste en matière d'environnement et d'accep-

tation du changement, semble n'avoir conservé qu'une seule chose de son passé, c'est-à-dire le mot « conservateur ».

Tout ce que veulent les conservateurs, c'est préserver le statu quo en nous empêchant carrément d'évoluer ou de changer. Il existe ce qu'on appelle la courbe de l'innovation. C'est essentiellement une courbe en cloche qui nous indique à quel stade nous en sommes actuellement dans la diffusion de différentes technologies. Au début de la courbe se trouve la fourchette de 0 % à 2 %. Les personnes qui adoptent une innovation au bas de cette courbe sont appelées des innovateurs. Ce sont des personnes qui ont les moyens d'adopter certaines technologies parce que celles-ci leur plaisent et qu'elles aimeraient les utiliser. Ce sont les innovateurs.

● (1310)

Ensuite, les utilisateurs précoces font leur entrée. On parle alors de 2 % à 10 % de la population. Ces personnes ne disposent pas tout à fait d'autant de ressources que les innovateurs, mais elles s'intéressent tout de même beaucoup à la technologie. Elles peuvent être motivées par des considérations non seulement économiques, mais aussi sociales.

Toujours selon la courbe, il y a ensuite la majorité précoce. À ce moment-là, la nouvelle technologie a pénétré de 10 % à 40 % du marché. C'est là que les choses commencent vraiment à décoller. Le véritable point charnière se situe à environ 7,5 %: c'est ce qui est considéré comme le point de bascule. À ce stade-là, il ne reste plus qu'à laisser la courbe de l'innovation suivre son cours.

Lorsqu'on atteint entre 40 % et 70 %, on parle de la majorité tardive. Les gens qui en font partie adhèrent à l'idée un peu à contre-cœur. Ils réalisent que ce choix sera plus économique et ils décident de l'acheter. Ils ne veulent pas vraiment la nouvelle technologie, mais ils se plient au fait que le reste du monde l'adopte volontiers.

Au bout de ce processus, quand on arrive enfin à une pénétration du marché de 70 à 100 %, il y a ce qu'on appelle les retardataires. Ce sont des personnes qui utiliseraient encore un téléphone à cadran si elles le pouvaient, mais qui n'ont toutefois pas d'autre choix que d'utiliser un téléphone à clavier parce que le monde a évolué autour d'elles. Les retardataires, ce sont les conservateurs. Ils sont vraiment fermés aux changements technologiques.

À l'heure actuelle, 1 voiture sur 5 vendue dans le monde est un véhicule électrique. C'est donc dire que, dans la courbe de l'innovation, nous en sommes actuellement à 20 % d'adoption, solidement dans la phase de majorité précoce. Nous avons largement dépassé le point de bascule, et il n'y aura pas de retour en arrière.

Préférons-nous être à l'avant-garde de l'évolution actuelle ou être des retardataires, comme les conservateurs? Voulons-nous attendre de n'avoir absolument aucun autre choix que d'adopter cette technologie que le reste du monde a déjà jugée être la seule voie à suivre?

Ma position à ce sujet, c'est que nous avons la possibilité d'être à l'avant-garde. Nous avons l'occasion de faire en sorte qu'une partie des investissements en la matière se fassent ici même, dans notre pays, et de pouvoir du même coup exporter dans le reste du monde au lieu de nous contenter d'importer.

Je sais que les conservateurs soutiendront qu'il y a très peu de véhicules et qu'il n'y en a qu'un ou deux au Canada qui sont électriques. Ils vont inventer toutes sortes de faux-fuyants, comme ils le font toujours, comme s'ils essayaient en quelque sorte de préserver, au nom de leur parti politique, l'idée qu'il est impossible d'évoluer et que les choses ne peuvent jamais changer. Nous avons la possibilité d'agir, d'être à l'avant-garde et de participer à l'évolution des véhicules qui s'en vient inévitablement.

Nous avons largement dépassé le point de bascule. La question n'est pas de savoir si ce changement se produira, mais quand il se produira. Les véhicules électriques deviendront bientôt la norme...

Des voix: Oh, oh!

L'hon. Mark Gerretsen: Monsieur le Président, j'entends les députés rire en ce moment. Qu'ils veuillent ou non monter à bord et conduire l'un de ces véhicules n'a pas d'importance, car, au bout du compte, ils finiront par le faire. Ce ne sera peut-être pas demain, dans un an ni dans cinq ans, mais je garantis que tous les conservateurs finiront par conduire un véhicule électrique.

Je conduis des véhicules électriques depuis 2011. Je conduis un Ford F-150 Lightning, que je stationne ici. J'ai parcouru 112 000 kilomètres avec ce véhicule, et je ne l'ai jamais apporté au garage pour un entretien. Des moteurs électromagnétiques propulsent le véhicule. Il ne possède pas de moteur à essence. Aucune explosion n'est nécessaire pour le faire avancer. C'est tout ce dont j'ai parlé tout à l'heure, et c'est la réalité.

J'espère vraiment que nous pourrons en arriver à un point où les conservateurs commenceront enfin à se rendre compte que le monde qui les entoure est en train de changer, et qu'il importe peu qu'ils veuillent ou non y participer, car il changera de toute façon. Pour notre part, nous voulons être à l'avant-garde de ce changement. Nous invitons les conservateurs à se joindre à nous.

• (1315)

Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, j'ai apprécié le fait que mon collègue de Kingston et les Îles ait appelé le Canada à jouer un rôle de premier plan.

Nous arrivons trop tard pour être à l'avant-garde, mais, comme le député de Kingston et les Îles, je conduis une voiture hybride branchable. À ceux qui évoquent l'anxiété liée à l'autonomie ou le manque de bornes de recharge, je réponds que c'est un bon pas en avant.

Les véhicules hybrides ne sont pas aussi chers que les véhicules électriques, et je peux utiliser la prise à trois broches dans les garages de mes amis lorsque je me gare pendant que je suis en visite. Je suis locataire, et le propriétaire a accepté que je branche mon véhicule dans le garage. Il y a un adaptateur. C'est très polyvalent. Je suis d'accord avec le député: je n'ai pas non plus de problèmes d'entretien ou de batterie.

L'hon. Mark Gerretsen: Monsieur le Président, lorsqu'un député ministériel prend la parole, il est extrêmement rare que la première question soit posée par le Parti vert. Je pense que cela montre que les conservateurs ont peur de me poser une question.

Quoi qu'il en soit, je vais répondre au point soulevé par la députée. Elle a tout à fait raison au sujet de la transition. Mon épouse ne voulait pas d'un véhicule entièrement électrique pour la même raison: l'anxiété liée à l'autonomie. Qu'a-t-elle fait? Elle a acheté un véhicule hybride branchable et elle est maintenant prête à le rem-

Travaux des subsides

placer par un véhicule entièrement électrique parce qu'elle se rend compte que cette anxiété est largement alimentée par l'industrie pétrolière qui cherche à dissuader les gens d'acheter des véhicules électriques.

• (1320)

Le vice-président: Je rappelle à tous les députés que le Président, ou l'occupant du fauteuil, conserve le droit de donner la parole à qui il veut.

Cela dit, nous poursuivons les questions et les observations. Le député de Dufferin—Caledon a la parole.

Kyle Seebach (Dufferin—Caledon, PCC): Monsieur le Président, je sais que le député aime beaucoup hausser le ton, s'époumoner et feindre l'indignation pour toutes sortes de choses. Cela dit, je pose la même question sérieuse depuis près de deux semaines à la période des questions, et je n'ai même pas obtenu un semblant de réponse. Je doute d'obtenir davantage de réponse cette fois-ci, mais je vais tout de même tenter le coup.

Nous sommes en pleine guerre commerciale avec Donald Trump et les États-Unis. Le président Trump a dit vouloir transférer tous les emplois du secteur canadien de l'automobile aux États-Unis. Pour ce faire, il a imposé des droits de douane punitifs qui lui permettent d'atteindre en partie cet objectif. Pourquoi la stratégie des libéraux accorderait-elle ne serait-ce qu'un sou pour l'achat de véhicules électriques fabriqués aux États-Unis alors que ceux qui se vendent ici sont frappés de droits de douane? Les travailleurs de l'automobile à qui j'ai parlé trouvent que c'est absolument dégoûtant.

L'hon. Mark Gerretsen: Monsieur le Président, le député fait preuve de mauvaise foi lorsqu'il commence par me critiquer personnellement. Il semble qu'il n'ait rien de concret à apporter à ce débat, mais je vais répondre à sa question.

Si le député avait bien écouté mon discours, il m'aurait entendu dire très clairement que nous sommes dans une période de transition. Nous finirons tous par ne construire que des voitures électriques. C'est la réalité, que ce député veuille pontifier sur ce qui se passe actuellement et tenter de préserver tout ce qui existe dans l'industrie automobile, ou qu'il soit prêt à se tourner vers l'avenir.

J'estime que la vraie question est la suivante: Quelle est la voie de l'avenir? J'encourage le député à commencer à se tourner vers la voie de l'avenir. Lorsque nous en sommes à un stade où une voiture vendue sur cinq est un véhicule électrique, je vois clairement dans quelle direction nous nous dirigeons.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Monsieur le Président, je le fais rarement, mais je veux vraiment féliciter le député d'en faire pour son discours. Il n'est pas le parlementaire que j'apprécie le plus en général, parce que je trouve qu'il fait beaucoup d'excès de partisanerie dans ses discours. Cependant, aujourd'hui, je suis vraiment impressionné, parce qu'il a vraiment mis les points sur les *i*, les barres sur les *t* et il a dit des vérités à propos des véhicules électriques.

Comme il a si bien commencé à dire les choses comme elles sont, aujourd'hui, j'aimerais savoir s'il pourrait admettre ou affirmer que la cessation des subventions pour les véhicules électriques à zéro émission par son gouvernement en 2025 a été une catastrophe.

Le fait que ça soit réinstauré aujourd'hui n'en est-il pas justement une démonstration?

Travaux des subsides

[Traduction]

L'hon. Mark Gerretsen: Monsieur le Président, j'ai envie de simplement accepter ce compliment et de m'asseoir. Je ne pense pas avoir déjà reçu un tel compliment de la part du Bloc. Je le remercie sincèrement.

Si le député cherche un allié pour inciter le gouvernement à toujours faire plus en matière de subventions, il pourra compter sur moi. J'encouragerai toujours le gouvernement, ou n'importe quel gouvernement d'ailleurs, même le gouvernement conservateur provincial, à en faire davantage pour l'industrie des véhicules électriques, que ce soit au moyen de subventions ou de différentes formes d'incitatifs, pour encourager les gens à acheter des véhicules électriques. Voilà ma position personnelle.

Sima Acan (Oakville-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, je suis ravie de prendre part au débat d'aujourd'hui.

Comme on le sait très bien, les temps changent, et dans un contexte marqué par l'incertitude, le gouvernement se concentre sur ce qu'il peut contrôler. Grâce à la nouvelle stratégie industrielle canadienne, nous transformons l'économie en diversifiant nos partenariats commerciaux et en cherchant à dynamiser la croissance par des investissements sans précédent.

Depuis plus de 100 ans, l'industrie automobile canadienne constitue un pilier du secteur de la fabrication de pointe, elle stimule l'innovation et génère des centaines de milliers d'emplois bien rémunérés partout au pays, notamment à Oakville. Il n'a jamais été aussi crucial d'agir pour préserver et renforcer l'industrie automobile au Canada. Nous avons d'ailleurs l'occasion rêvée de le faire.

Voilà pourquoi, le 5 février, c'est avec fierté que j'ai accompagné le premier ministre pour le dévoilement d'une nouvelle stratégie destinée à transformer l'industrie automobile canadienne. Conscient que l'avenir du secteur repose sur l'électrification et la connectivité, le gouvernement mise sur le développement de toute la chaîne de valeur des véhicules de nouvelle génération. D'ici cinq ans, les véhicules électriques devraient représenter environ 40 % des ventes mondiales. Il est important que le Canada figure parmi les chefs de file de cette transition.

Bien que l'abrogation de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques permette aux constructeurs d'utiliser de nouvelles technologies pour répondre aux préférences des consommateurs et stimuler la demande nationale de véhicules électriques, ceux-ci doivent devenir plus abordables pour les travailleurs canadiens. C'est pourquoi le gouvernement lancera un programme quinquennal de 2,3 milliards de dollars visant à rendre les véhicules électriques plus abordables. Dans le cadre de ce programme, il y aura des incitatifs à l'achat ou à la location pouvant atteindre 5 000 \$ pour les véhicules électriques à batterie et à pile à combustible, et jusqu'à 2 500 \$ pour les véhicules hybrides rechargeables dont le prix total ne dépasse pas 50 000 \$, fabriqués dans des pays avec lesquels le Canada a conclu des accords de libre-échange. Afin de soutenir l'industrie automobile canadienne, ce plafond de 50 000 \$ ne s'appliquera pas aux véhicules électriques et hybrides rechargeables fabriqués au Canada.

Le gouvernement renforcera également, dans le cadre de la stratégie automobile, le réseau de bornes de recharge des véhicules électriques, grâce à des investissements de 1,5 milliard de dollars, notamment dans ma circonscription, Oakville-Ouest. Grâce à l'initiative visant les infrastructures de recharge et de ravitaillement en

hydrogène, les conducteurs pourront recharger leur véhicule facilement, où qu'ils se trouvent.

Afin d'accélérer les investissements dans le secteur de la fabrication automobile au Canada, le gouvernement allouera également 3 milliards de dollars provenant du Fonds de réponse stratégique et jusqu'à 100 millions de dollars provenant de l'Initiative régionale de réponse tarifaire pour aider l'industrie automobile à s'adapter, à croître et à se diversifier. Nous tirerons également parti de la super-déduction à la productivité et réduirons les taux d'imposition des sociétés pour les fabricants de technologies carboneutres afin d'encourager les investissements dans les technologies propres et les véhicules électriques, et renforcer le cadre canadien de remise pour l'industrie automobile, afin de récompenser les entreprises qui construisent au Canada.

Le gouvernement établira également un régime commercial complet qui renforcera le secteur automobile grâce à de nouveaux partenariats. Par exemple, le Canada a récemment resserré son partenariat stratégique avec la République de Corée en signant un protocole d'entente visant à renforcer la collaboration industrielle canado-coréenne pour la mobilité future. La nouvelle relation avec la Chine, annoncée récemment, vise à stimuler les nouveaux investissements chinois dans des coentreprises au Canada et à permettre l'importation d'un volume fixe de véhicules électriques chinois sur le marché canadien. Bien que les contre-mesures tarifaires sur les importations automobiles en provenance des États-Unis soient maintenues, le gouvernement continuera de faire progresser sa stratégie automobile dans le cadre d'une industrie automobile nord-américaine intégrée.

En réalisant des investissements stratégiques et en consolidant ses partenariats commerciaux, le Canada se positionne comme un chef de file mondial dans le domaine de l'électrification des véhicules et des technologies autonomes et sans conducteur, ainsi que des chaînes d'approvisionnement des batteries qui alimenteront la mobilité future.

Je tiens également à mentionner l'aide que nous offrirons aux travailleurs de l'automobile qui construiront ces véhicules dans un contexte d'incertitude à court terme. Afin de protéger les travailleurs et les entreprises du secteur automobile canadien contre les pressions immédiates tout en les aidant à se tourner vers l'avenir, le gouvernement apportera son soutien aux employés grâce à une nouvelle subvention pour le partage du travail, qui permettra d'éviter les licenciements et de favoriser le maintien en poste des travailleurs, afin que les entreprises puissent planifier l'avenir. En outre, jusqu'à 66 000 travailleurs partout au Canada, y compris les travailleurs du secteur automobile touchés, recevront une aide à l'emploi et un soutien au recyclage dans le cadre d'un investissement de 570 millions de dollars.

● (1325)

Ces décisions stratégiques et ces investissements de portée historique visent à solidifier le secteur automobile du Canada, où les travailleurs canadiens construisent les voitures de demain. Fort d'une main-d'œuvre de première classe, de fournisseurs de pièces reconnus mondialement et d'activités de recherche et développement de pointe, le secteur automobile canadien construit les véhicules d'aujourd'hui et contribuera à construire ceux de demain.

Philip Lawrence (Northumberland—Clarke, PCC): Monsieur le Président, nous avons posé cette question plusieurs fois et nous n'avons toujours pas eu de réponse. C'est une question sérieuse. Actuellement, 99 % des véhicules électriques qui vont profiter de la subvention du gouvernement sont fabriqués ailleurs qu'au Canada. Quand atteindra-t-on les 5 % ou les 10 % de véhicules fabriqués au Canada?

Sima Acan: Monsieur le Président, en ce qui concerne la subvention, les informations fournies par l'opposition sont toujours inexactes.

Nous subventionnons les consommateurs canadiens et protégeons les emplois canadiens dans une chaîne d'approvisionnement nord-américaine intégrée qui soutient des centaines de milliers d'emplois sur le marché canadien et dans le secteur manufacturier canadien. Notre force stratégique réside dans le secteur manufacturier canadien, dans les investissements réalisés au Canada et dans le maintien de notre capacité de concurrence et de notre position de chef de file dans cette industrie.

• (1330)

[Français]

Luc Thériault (Montcalm, BQ): Monsieur le Président, ce gouvernement a acheté un pipeline qui a coûté 34 milliards de dollars. Au cours des 10 dernières années, de budget en budget, il a financé les entreprises pétrolières, dont la majorité appartient aux Américains. Il propose aujourd'hui une maigre subvention de 2,3 milliards de dollars répartie sur cinq ans.

Ma collègue considère-t-elle que c'est suffisant alors qu'on se faisait les champions de la lutte contre le dérèglement climatique?

[Traduction]

Sima Acan: Monsieur le Président, en plus des 2,3 milliards de dollars, nous investissons 1,5 milliard de dollars dans les infrastructures de recharge. Les bornes de recharge devront être alimentées en électricité. Nous avons également annoncé dans le budget de 2025 des mesures visant à s'assurer que le Canada disposera de toute l'énergie propre et abordable dont il a besoin pour soutenir ses industries, y compris le secteur de l'automobile. Ces informations étaient incluses dans l'annonce faite par le premier ministre le 5 février.

Dominique O'Rourke (Guelph, Lib.): Monsieur le Président, la députée d'Oakville-Ouest est ma collègue au sein du caucus de l'automobile. Nous avons rendu visite à Honda et Toyota ensemble et avons eu la chance d'assister à l'annonce de la stratégie automobile la semaine dernière. Les membres du caucus automobile appuient résolument l'électrification et sont conscients des tendances mondiales.

Ma collègue pourrait-elle parler de l'importance des investissements dans l'infrastructure de recharge et de ce que cela signifie pour les consommateurs canadiens?

Sima Acan: Monsieur le Président, l'investissement de 1,5 milliard de dollars dans les infrastructures permettra aux consommateurs de recharger leurs véhicules partout où ils le souhaitent. Il s'agit d'un investissement très important. De plus, comme je l'ai mentionné dans ma réponse à la question précédente, l'investissement dans ces infrastructures s'accompagnera d'améliorations au sein de l'industrie canadienne de l'électricité, car nous aurons besoin de plus d'énergie. Nous investissons dans ces domaines afin d'alimenter ces infrastructures en énergie propre.

Travaux des subsides

Harb Gill (Windsor-Ouest, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais que la députée explique clairement comment elle peut affirmer que nous obligeons les travailleurs canadiens à subventionner les voitures fabriquées dans le pays de Trump, alors que nous ne disposons même pas d'une stratégie claire pour aider nos propres travailleurs.

Qu'est-ce que la députée peut dire aux travailleurs de Windsor sur les mesures qu'elle peut prendre pour eux afin de protéger leur emploi et de stimuler d'abord notre économie, au lieu d'aider d'autres pays, en particulier les États-Unis, qui ont déclaré une guerre commerciale contre nous? Pourquoi subventionnons-nous ce pays?

Sima Acan: Monsieur le Président, il est tellement évident que les députés d'en face ne comprennent pas vraiment à quoi sert la subvention. Elle vise à accorder une aide financière aux consommateurs canadiens qui s'approvisionnent auprès d'une énorme industrie de la chaîne d'approvisionnement et à soutenir les travailleurs. Les travailleurs dans la circonscription d'Oakville-Ouest sont le moteur de notre économie. Quand une période difficile frappe notre économie, il faut être rapide, juste et fiable. Ce n'est là qu'une des mesures que nous prenons en tant que gouvernement.

Je tiens également à mentionner qu'Unifor, les concessionnaires automobiles, les constructeurs automobiles et les travailleurs nous appuient, et je suis curieuse de savoir pourquoi vous ne nous appuyez pas.

Le vice-président: Avant que nous reprenions le débat, je rappelle aux députés qu'ils doivent s'adresser à la présidence et qu'ils doivent éviter d'utiliser le pronom « vous ».

[Français]

L'honorable député de Repentigny a la parole.

Patrick Bonin (Repentigny, BQ): Monsieur le Président, on se retrouve encore une fois aujourd'hui devant une attitude de nos collègues conservateurs qui n'a rien de constructif, entre autres sur la lutte au changement climatique. Ce qu'il faut comprendre, c'est que, derrière leur motion, se cache essentiellement une volonté, qui a réussi en partie jusqu'à maintenant, d'enlever presque toutes les politiques de lutte contre les changements climatiques au Canada.

En fait, leur motion cache le fait qu'ils sont tout simplement opposés à l'électrification des transports et opposés aux véhicules électriques. Je pense qu'ils auraient avantage à avoir le courage de dire clairement les choses. On voit depuis plusieurs mois, même des années, des propositions de politique qui sont essentiellement celles des pétrolières et des gazières. Il faut comprendre que les pétrolières et les gazières sont vertement opposées à l'électrification des transports parce que, évidemment, ça mène à une réduction de la consommation de pétrole au pays.

Quand on regarde l'électrification des transports au Canada, c'est au Québec qu'on a davantage d'électrification, plus que dans toutes les autres provinces. On a plus de véhicules électriques qui ont été vendus au Québec, on a plus de bornes installées au Québec et ce n'est pas pour rien. C'est parce qu'il y a un avantage financier significatif à faire la transition vers l'électrification des transports au Québec.

Travaux des subsides

Du point de vue économique, on parle quand même de plus de 10 milliards de dollars par année que les Québécois et les Québécoises paient en achat de pétrole. Ça, ce sont 10 milliards de dollars qui sortent de la province et qui ne sont donc plus dans les poches des Québécois et des Québécoises.

À ça s'ajoutent également tous les impacts sur la qualité de l'air, liés à la combustion du pétrole et du gaz. Quand on parle de qualité de l'air et d'impact économique, évidemment, on parle de milliards de dollars de coûts en soins de santé, mais il faut aussi parler des décès, des morts prématurées, qui sont directement liés à la mauvaise qualité de l'air. Il faut parler également des problèmes de santé, des hospitalisations, des problèmes cardiovasculaires, particulièrement chez les personnes âgées, les personnes qui sont à risque. On peut régler une partie de ces problèmes en électrifiant les transports. Si on retarde l'électrification comme veulent le faire les conservateurs, on est perdants non seulement d'un point de vue économique, mais c'est également d'un point de vue environnemental, en lien avec la lutte contre les changements climatiques, ainsi que du point de vue de la santé de la population et du point de vue du portefeuille.

Ce sont les portefeuilles des individus qui sont actuellement otages de pétrolières et de gazières, qui d'ailleurs sont majoritairement détenues par des investisseurs états-uniens. Quand on nous parle du nationalisme canadien et de la souveraineté canadienne, il faut garder en tête que plus de 50 % des actionnaires des pétrolières au Canada sont aux États-Unis. Au Québec, c'est presque la moitié du pétrole qu'on importe qui vient également des États-Unis. Non seulement nous avons tout à gagner à prendre notre argent et à l'investir dans l'électrification des transports, mais nous avons tout à gagner d'un point de vue du développement économique et du maintien des emplois aussi.

Chaque fois qu'on remplace un litre d'essence par des électrons au Québec, c'est de l'argent qu'on envoie à Hydro-Québec, c'est de l'argent qui reste chez nous et c'est de l'argent qui permet par la suite de réinvestir dans nos services: les services de santé, les services sociaux, les écoles, les routes, les infrastructures, le transport collectif, et ainsi de suite. On a donc tout à gagner à faire ça.

Ce qui se passe actuellement, malheureusement, c'est encore une fois la pression des pétrolières qui est renforcée par nos collègues conservateurs et qui fait plier le gouvernement depuis son entrée au pouvoir. Depuis ce nouveau gouvernement, on a vu des reculs comme on n'en a jamais vu du point de vue de la lutte contre les changements climatiques. Ça a même mené à la démission de l'ancien ministre de l'Environnement, qui s'est retiré de son rôle de ministre de l'Identité et de la Culture canadiennes parce qu'il était en désaccord sur tous les reculs fédéraux, que ce soit la proposition de pipeline, que ce soit le financement supplémentaire pour les pétrolières et les gazières qu'il y a eu dans le dernier budget, que ce soit le projet de loi C-5 qui permet de suspendre des lois, dont plusieurs en environnement, et des règlements pour accélérer la mise en place d'infrastructures fossiles et de pipelines entre autres de gaz naturel liquéfié.

• (1335)

Quand on regarde ce qui se passe en matière d'électrification des transports, on se rend compte malheureusement qu'on a perdu un an. L'année passée, le gouvernement a suspendu les incitatifs à l'achat de véhicules électriques, ce qui a mené à une baisse de près de 50 % des ventes de véhicules électriques au Canada; une baisse de près de 50 % en un an. Pendant que toute la planète augmente la

vente de véhicules électriques, le Canada a reculé. Il y a à peu près juste les États-Unis qui ont stagné. Le Canada est presque le seul pays à avoir reculé. Ça n'a aucun sens, et le gouvernement en est directement responsable.

Maintenant, les libéraux nous reviennent avec des incitatifs, et les conservateurs déchirent leur chemise. On ne les a jamais entendus parler des subventions données aux pétrolières et aux gazières, qui sont de l'ordre de 10 milliards de dollars par année. Jamais les conservateurs n'ont proposé une motion pour enlever ça. Donner de l'argent aux pétrolières et aux gazières, c'est correct pour eux, mais aider les gens à s'acheter des véhicules électriques, ce n'est pas correct.

Une de nos préoccupations majeures, évidemment, c'est l'abordabilité des véhicules. Ils sont présentement extrêmement coûteux, en particulier les véhicules électriques. Pourquoi? C'est entre autres parce qu'il y a actuellement des barrières à l'entrée et à la concurrence de véhicules électriques d'outre-mer, d'Europe par exemple, qui pourraient venir ici au Canada. Il y a plein de modèles qui seraient beaucoup plus abordables, beaucoup plus économiques pour les gens. Or le gouvernement ne permet pas l'entrée de ces véhicules ici, alors qu'ils entrent au Mexique, par exemple. On avance comme prétexte que les véhicules européens ne seraient pas sécuritaires et qu'ils ne respecteraient pas les normes canadiennes. Nous n'avons pas ces véhicules ici. Ça nous prend donc un accès à des véhicules abordables.

Oui, à court terme, ça prend des incitatifs, et nous pensons que les incitatifs devraient être modelés en fonction du revenu des ménages. Cela veut dire que, évidemment, les plus riches de ce monde ne sont pas ceux qui ont besoin de financement pour l'achat de véhicules électriques, et on devrait limiter le nombre de recours aux subventions parce que ça n'a pas de sens d'envoyer autant d'argent.

Une fois que cela est dit, il faut forcer les manufacturiers à produire davantage de véhicules électriques abordables. Actuellement, au Canada, le plus gros lobby qui freine l'électrification, ce sont certains manufacturiers automobiles qui ont tellement pris de retard au Canada qu'ils se retrouvent à ne pas être capables de faire concurrence aux autres fabricants de véhicules sur la planète, d'où les barrières à l'entrée de ces véhicules ici. Ouvrir les frontières pour avoir des véhicules, c'est un enjeu majeur, mais il ne faut pas les ouvrir en se mettant la tête dans le sable et faire, par exemple, comme s'il n'y avait pas de problèmes liés à la production des véhicules en Chine, où on parle de travail forcé des enfants, de non-respect des droits de la personne, ce qui est flagrant et documenté. Nous avons déposé un projet de loi visant à inverser le fardeau de la preuve pour que ce soit aux exportateurs de démontrer sans l'ombre d'un doute que leurs produits, notamment ceux en provenance de la Chine, ne sont pas en train de bafouer les droits de la personne et de contribuer au travail forcé.

Des solutions, il y en a. Il faut les mettre en place. Le Bloc québécois en a proposé plusieurs. Évidemment, nous sommes inquiets de voir le gouvernement reculer sans cesse. Non seulement les libéraux ont suspendu pendant un an les incitatifs, mais là, ce qu'ils ont annoncé, c'est que le mandat qui allait forcer les manufacturiers à produire et à vendre davantage de véhicules électriques a été mis de côté, à la grande satisfaction de l'Ontario et à la grande satisfaction des manufacturiers automobiles. Ce qu'il faut comprendre, c'est que si on ne force pas les manufacturiers à le faire, ils ne le feront pas.

Le gouvernement propose une alternative qui fait en sorte que, au lieu d'avoir 100 % de véhicules électriques vendus en 2035, le Canada en aura 75 %. C'est un recul, encore une fois. Ça va retarder l'électrification, alors qu'on voit des États comme la Californie, qui, elle, garde le cap. L'Europe est plus ambitieuse également. La Chine est à 60 % de véhicules électriques neufs vendus. Aujourd'hui, au moment où on se parle, le Canada est à 9 %. Non seulement il faut renforcer les politiques et non pas les diminuer et les affaiblir comme le fait le gouvernement, mais c'est pressant de le faire.

Évidemment, nous allons nous opposer à la motion des conservateurs. Nous voyons clair dans leurs intentions: c'est le programme des pétrolières et des gazières camouflé sous le prétexte de vouloir défendre le commun des mortels.

• (1340)

[Traduction]

Harb Gill (Windsor-Ouest, PCC): Monsieur le Président, le Bloc l'a dit et redit: l'argent des contribuables devrait servir à la fabrication ici, au pays, et non à subventionner des concurrents étrangers. Le député a parlé du changement climatique, qui constitue un enjeu important, mais la politique climatique doit tenir compte de la réalité du moment et non d'une économie imaginaire.

Le député peut-il expliquer en quoi la fermeture d'usines canadiennes, le licenciement de travailleurs d'ici et l'importation de véhicules électriques provenant des États-Unis de Trump ou de la Chine, où les normes d'émissions sont extrêmement laxistes, voire pratiquement inexistantes, aideraient les travailleurs du Québec et de l'Ontario?

• (1345)

[Français]

Patrick Bonin: Monsieur le Président, au moment où on se parle, il y a 130 000 emplois au Canada dans ce qu'on appelle l'électromobilité, donc tout ce qui touche à la mobilité électrique. Évidemment, au Québec, on fait des batteries, on a une électrification exemplaire et on a des bornes, et les emplois pourraient passer à plus de 300 000 emplois en 2035.

Si l'industrie automobile veut s'accrocher à un mode qui date du siècle dernier, il est certain qu'elle s'éliminera d'elle-même. L'idée d'électrifier le transport et de faire en sorte qu'on produise davantage de véhicules électriques, ce n'est pas une lubie, c'est ce qui se passe partout sur la planète. Malheureusement, si l'industrie fait face à des menaces et des fermetures, c'est sa propre faute, car elle n'a pas investi dans l'avenir. Il est donc important de la réglementer, parce que, manifestement, elle n'a pas compris que le monde s'en allait ailleurs d'un point de vue économique.

[Traduction]

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, le Parti conservateur se sert de cet enjeu pour provoquer la colère. Prenons un exemple: à Aurora, Magna International emploie plus de 17 000 personnes. C'est énorme. L'entreprise ne fabrique pas de voitures, mais elle produit des pièces destinées aux États-Unis. On dirait que le Parti conservateur se moque éperdument de ces emplois. Les conservateurs ne parlent pas de l'importance de l'intégration de l'industrie automobile des deux côtés de la frontière.

Je serais curieux de savoir ce que mon collègue du Bloc pense de l'importance de ces emplois. Quand les conservateurs évoquent le

Travaux des subsides

programme prévu dans la stratégie automobile, ils devraient à tout le moins tenir compte de ces travailleurs.

[Français]

Patrick Bonin: Monsieur le Président, il est évident que des composantes qui contribuent en effet à la fabrication de véhicules électriques sont fabriquées aux États-Unis.

La question est de savoir pourquoi elles ne restent pas au Canada et ne sont pas assemblées dans des véhicules électriques au Canada. Encore une fois, c'est parce que le gouvernement a refusé d'exercer une véritable pression sur les manufacturiers. Des milliards de dollars sont donnés. On espère donc que leur nouvelle stratégie va porter ses fruits, mais le fait de reculer sur les objectifs de véhicules à zéro émission, entre autres, ça ne fait que donner encore davantage de place à l'industrie pour se traîner les pieds.

On a déjà perdu des emplois. Le Québec a tout à gagner à ce qu'on électrifie le transport. Malheureusement, l'argent s'en va en Ontario et il n'y a aucune obligation.

Alexis Brunelle-Duceppe (Lac-Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, depuis le début de la journée, les libéraux sont très fiers de dire qu'ils vont voter contre cette motion, comme s'ils étaient un gouvernement pro-environnement.

J'aimerais que mon collègue explique à nos collègues libéraux que leur bilan environnemental ne consiste pas seulement à voter contre cette motion. Leur bilan est beaucoup plus sombre qu'on le pense.

Mon collègue peut-il nous parler davantage de cette question?

Patrick Bonin: Monsieur le Président, on l'a vu à plusieurs égards, ça prend une vision complète.

Par exemple, alors que le gouvernement dit qu'il va investir de l'argent dans l'électrification des transports, il recule quant aux objectifs qu'il avait il y a un an. Pendant ce temps, il a retiré 5 milliards de dollars de financement au transport collectif; il a enlevé le plafond d'émissions sur le pétrole et le gaz; il propose un nouveau pipeline ayant une capacité de 1 million de barils par jour; il retarde la réglementation sur le méthane, ainsi que celle sur l'électricité propre; il a abandonné la tarification du carbone pour les consommateurs; et il propose de diluer maintenant la tarification du carbone industriel.

Ces reculs qui ne sont pas remplacés par de vrais gestes permettant de rapprocher le Canada de sa cible. Au contraire, on assiste à l'abandon climatique par le fédéral et ça, c'est inquiétant.

[Traduction]

Connie Cody (Cambridge, PCC): Monsieur le Président, nous sommes ici aujourd'hui pour parler de l'industrie automobile du Canada. Pour ma collectivité, cette discussion va bien au-delà des chiffres sur une feuille de calcul, des statistiques dans un rapport ou des paroles prononcées ici au Parlement. Il s'agit des moyens de subsistance, des familles et de l'avenir d'un secteur qui a façonné notre identité. À Cambridge et North Dumfries, l'industrie automobile fait partie intégrante de notre identité. Les salaires versés dans le secteur automobile aident les familles à se nourrir et à se loger. Les entreprises elles-mêmes redonnent à la collectivité de manière considérable, en parrainant les équipes sportives des enfants et en soutenant les organismes de bienfaisance et les banques alimentaires dont dépendent aujourd'hui tant de nos concitoyens.

Travaux des subsides

Depuis plus de 40 ans, Toyota fabrique fièrement des véhicules dans la ville où j'habite, créant ainsi des milliers d'emplois bien rémunérés dans le secteur manufacturier, soutenant des dizaines de milliers d'autres dans les domaines de la fourniture de pièces détachées, de la logistique, de l'outillage et de la construction, et d'innombrables petites entreprises dans toute la région. Grâce à ces emplois, notre collectivité s'est développée et a prospéré, et le pays s'est forgé une réputation de constructeur automobile de première classe et de terre d'accueil pour les innovateurs.

Le Canada compte tellement d'innovateurs que le gouvernement pourrait soutenir. Notre propre Université de Waterloo mène des recherches de pointe sur une nouvelle batterie qui se recharge plus vite et qui dure plus longtemps. Les innovations, les nouvelles technologies et les nouvelles possibilités sont autant de raisons d'être fiers ici même, au Canada. Il est essentiel de soutenir les innovateurs et les créateurs d'emplois locaux.

Il y a quelques semaines à peine, j'ai eu l'honneur de me joindre aux employés de Toyota à l'occasion du dévoilement de la sixième génération du RAV4 hybride, qui sera fabriqué à Woodstock et à Cambridge. J'ai vu de mes propres yeux la fierté dans le regard des personnes qui ont construit ces véhicules, la fierté de savoir que les voitures qu'ils ont contribué à fabriquer roulent sur les routes de toute l'Amérique du Nord. Il s'agit là d'une autre réussite canadienne remarquable, qui n'est pas propre à Cambridge. Nous verrons la même fierté à Ingersoll, à Windsor, à Oshawa, à Oakville et partout où l'on construit des automobiles en Ontario et dans le reste du pays.

Récemment, cependant, cette fierté est éclipsée par la peur et l'anxiété, car la vérité est indéniable: le secteur automobile canadien est gravement menacé. Depuis l'arrivée au pouvoir du premier ministre, le Canada a perdu plus de 5 000 emplois dans le seul secteur automobile. La production de véhicules a chuté, passant de 2,3 millions de véhicules en 2016 à seulement 1,2 million l'année dernière, soit une baisse de près de 50 %. Oui, ce sont les faits. La production s'est effondrée de près de 50 % sous le gouvernement actuel, qui n'a pas réussi à conclure un accord à temps avec les États-Unis. Alors, les travailleurs paient le prix d'une instabilité commerciale et de droits de douane qui ont continué bien après que le premier ministre a promis qu'ils disparaîtraient.

La réponse du gouvernement à cette crise, car il s'agit bien d'une crise, ne soutient pas l'emploi ici, au Canada. En fait, elle subventionne des véhicules produits à l'étranger. Sa nouvelle remise sur les véhicules électriques, qui peut atteindre 5 000 \$ pour l'achat d'un véhicule électrique, fait sans doute bel effet dans un communiqué de presse, mais lorsque nous y regardons de plus près et que nous levons le voile, un scénario très différent se dessine, un scénario réaliste et non théorique.

Environ 95 % des véhicules admissibles à cette remise ne sont pas fabriqués au Canada, mais importés. Le gouvernement ne soutiendra pas la fabrication des Honda à Alliston, des camions Chevrolet à Oshawa ou des RAV4 à Cambridge. Il distribue plutôt l'argent des contribuables pour inciter les gens à acheter des Volkswagen fabriquées au Tennessee, des Ford construites au Kentucky et, oui, même des Tesla.

À l'heure actuelle, notre industrie automobile lutte pour sa survie. Des dizaines de milliers d'emplois sont en jeu. Les familles se demanderont comment elles pourront acheter des produits alimentaires plus chers, garder un toit au-dessus de leur tête ou offrir à leurs enfants les mêmes possibilités que celles qui leur ont été of-

fertes en grandissant. Ici même, au Canada, notre propre gouvernement utilise l'argent des contribuables pour encourager les gens à acheter des voitures fabriquées dans le pays avec lequel nous sommes en guerre commerciale. Une véritable stratégie automobile repose sur un principe simple: les fonds publics doivent d'abord soutenir les emplois canadiens.

● (1350)

Soyons clairs: il ne s'agit pas de s'opposer aux véhicules électriques, mais de renforcer la capacité de production canadienne plutôt que de la compromettre.

Ce programme de remise pour les véhicules électriques présente un autre problème grave dont nous devons parler. Il s'agit de savoir qui profite de cette politique. Aujourd'hui, un véhicule électrique neuf peut coûter près de 50 000 \$. Après 10 ans de flambée des coûts du logement, qui ont doublé, un taux de chômage des jeunes deux fois supérieur à la moyenne nationale et une augmentation des dépenses alimentaires, la plupart des gens de ma collectivité peuvent à peine se permettre un plein d'essence, et encore moins un véhicule électrique neuf. Cependant, cette politique demande à chacun de faire un petit effort supplémentaire.

Une mère seule qui occupe un emploi dans le secteur des services au salaire minimum et une personne âgée qui doit reprendre un emploi à temps partiel pour joindre les deux bouts sont désormais tenues de subventionner l'achat d'un véhicule électrique de 50 000 \$, qu'elles ne pourront peut-être jamais s'offrir. On demande aux ouvriers licenciés et aux travailleurs de l'automobile qui ont vu leurs heures de travail réduites de subventionner une politique qui compromet activement leur propre sécurité économique. Ce n'est pas de l'équité, c'est de la cruauté déguisée en politique environnementale.

Lorsque j'ai fait du porte-à-porte pendant la dernière campagne électorale, j'ai fait une promesse aux gens de ma collectivité. Je leur ai promis de défendre les emplois locaux et le rêve canadien. C'est pourquoi je prends la parole aujourd'hui pour défendre nos travailleurs, nos familles et notre collectivité, qui dépendent tous de l'industrie automobile. Je suis fière de faire partie d'une équipe conservatrice qui propose des solutions simples et pratiques.

Premièrement, nous estimons que l'argent des contribuables canadiens ne devrait jamais servir à subventionner l'achat d'un véhicule qui n'est pas fabriqué au Canada avec de la main-d'œuvre canadienne, des pièces canadiennes et l'ingéniosité canadienne.

Deuxièmement, nous proposons de supprimer la taxe fédérale sur tous les véhicules construits ici, au Canada. Imaginons l'impact de cette mesure. Elle permettrait aux familles d'économiser plus de 2 000 \$ sur l'achat d'un véhicule fabriqué au Canada. Parallèlement, cela stimulerait la demande de camions et de voitures assemblés à Woodstock, à Cambridge et ailleurs au Canada. Une demande accrue signifie une production accrue. Une production accrue signifie plus d'emplois. Plus d'emplois, c'est ce qui rend une collectivité plus forte pour tout le monde.

• (1355)

Troisièmement, nous demandons au gouvernement de traiter équitablement les travailleurs licenciés. Ils ne devraient pas avoir à payer pour le refus du gouvernement d'accorder un allègement fiscal sur les indemnités de licenciement. Le gouvernement a le pouvoir de le faire, et il devrait exercer ce pouvoir sans hésitation. Le gouvernement a laissé tomber les travailleurs de CAMI à Ingersoll. Le moins qu'il puisse faire, c'est de veiller à ce que ces familles, qui se demandent aujourd'hui d'où viendra leur prochain repas, soient traitées avec équité et dignité pendant l'une des périodes les plus difficiles de leur vie.

Rien de cela ne devrait être controversé. Soutenir les travailleurs canadiens ne devrait pas être controversé. Conserver l'argent des contribuables canadiens au Canada pour soutenir les emplois canadiens ne devrait jamais être controversé. Défendre les collectivités qui reposent sur l'industrie manufacturière ne devrait pas être controversé. Le gouvernement a aujourd'hui l'occasion de se joindre à nous pour soutenir les travailleurs de l'automobile de ma collectivité et de tout le pays et de se mettre enfin au travail pour tenir les promesses qu'il a faites il y a si longtemps.

Nous avons tout ce qu'il faut pour réussir ici même, au Canada. Nous avons les ressources. Nous avons les chaînes d'approvisionnement. Nous avons la capacité de fabrication. Surtout, nous avons la main-d'œuvre qualifiée et compétente pour rendre tout cela possible. Ce dont nous avons besoin, c'est un gouvernement qui prend enfin les choses en main ici, chez nous, au lieu de se mettre à plat ventre devant Donald Trump et Elon Musk. Nous avons besoin d'un gouvernement qui donne enfin la priorité aux travailleurs canadiens, un gouvernement qui renforce les emplois dans le secteur manufacturier dont nous dépendons au lieu de les marginaliser.

Notre avenir, l'avenir du Canada, repose sur les décisions qui seront prises à la Chambre. Cependant, c'est au gouvernement qu'il revient de décider comment il votera sur les politiques qui permettront de concrétiser ces objectifs, même s'il s'agit de politiques conservatrices, de politiques visant à soutenir la production automobile à Ingersoll, à Woodstock ou à Cambridge, la ville où je suis fier de vivre. D'abord, il doit appuyer cette motion, défendre l'équité et la dignité, et lutter pour préserver tous les emplois du secteur manufacturier canadien.

Unissons-nous et luttons pour soutenir le Canada.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

• (1400)

[Traduction]

LA TUERIE À TUMBLER RIDGE

Jake Sawatzky (New Westminster—Burnaby—Maillardville, Lib.): Monsieur le Président, aujourd'hui, la Colombie-Britannique observe un jour de deuil en l'honneur des victimes de la tuerie à Tumbler Ridge.

L'école devrait être un lieu où les enfants apprennent à connaître le monde, un lieu où leur plus grande source de stress est un examen pour lequel ils n'ont pas assez étudié ou une arrivée tardive en classe après le son de la cloche, un lieu où ils se font des amis qu'ils retrouvent tous les jours à l'heure du dîner. L'école ne devrait jamais être un endroit où les enfants craignent pour leur vie.

Déclarations de députés

Tous les enfants méritent d'avoir un endroit où ils peuvent se détendre et s'épanouir. Les événements de Tumbler Ridge sont absolument bouleversants. Des vies innocentes ont été perdues et de nombreuses personnes, blessées. Toute la Colombie-Britannique, tout le Canada et tant de gens dans le monde sont en deuil.

Nous partageons la douleur des familles qui ont perdu des êtres chers et des personnes qui se rétablissent. Aucune parole ne pourra améliorer la situation, mais nous devons leur faire savoir qu'elles ne sont pas seules. Traversons ce moment ensemble avec solidarité.

* * *

LA VIOLENCE ENTRE PARTENAIRES INTIMES

Frank Caputo (Kamloops—Thompson—Nicola, PCC): Monsieur le Président, Debbie Henderson, Flo Bellman et Paul Henderson sont à Ottawa aujourd'hui. Ils n'ont pas demandé à être ici en tant que militants, mais ils se sont courageusement portés volontaires pour représenter Bailey McCourt et Darian Hailey Henderson-Bellman, des membres de leur famille qui ont été tués par leur partenaire intime.

Debbie, Flo et Paul ne sont que quelques-unes des voix qui luttent pour la justice après que leurs proches ont été tués par un partenaire intime. Ils n'ont pas demandé à jouer ce rôle, mais à l'instar de nombreuses autres personnes, ils se sont engagés à défendre cette juste cause. Ils ont transformé leur chagrin en outil de sensibilisation. Ils joignent leurs voix à celles qui réclament des changements et implorent tous les partis d'écouter.

Je leur dis qu'ils ont été entendus. Il est maintenant de notre devoir, en tant que législateurs, de ne pas laisser tomber ces gens et de ne pas laisser tomber Bailey, Darian et toutes les autres victimes. Debbie, Flo, Paul et tous ceux qui les accompagnent ont travaillé sans relâche, et ils méritent notre plus haute estime.

* * *

LA FÊTE DE L'ÉTAT DE LA RÉPUBLIQUE DE SERBIE

Ned Kuruc (Hamilton—Est—Stoney Creek, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour souligner la fête de l'État de la République de Serbie, aussi connue sous le nom de Sretenje. La journée du 15 février est placée sous le signe de la foi, de l'humilité et de la rencontre entre l'humain et le divin. C'est également ce jour-là que la Serbie a adopté, en 1835, sa première constitution moderne, symbole de liberté, de dignité et de primauté du droit, des valeurs profondément ancrées tant en Serbie qu'au Canada.

Nos deux pays ont fait front commun pendant les heures les plus sombres du XX^e siècle. Leslie Joy Whitehead, une jeune Canadienne qui s'est portée volontaire pour servir dans l'armée serbe pendant la Première Guerre mondiale, en est un excellent exemple. Elle a traversé à pied des régions déchirées par la guerre, a été faite prisonnière de guerre et a combattu au front, ce qui témoigne du courage, de la compassion et des liens humains profonds qui unissent nos peuples.

Le Canada a offert un nouveau foyer à de nombreux Serbes. La Serbie a offert au Canada des citoyens dévoués. Ensemble, depuis 85 ans, nous tissons des relations bilatérales fondées sur le travail assidu, la foi et la liberté.

Déclarations de députés

[Français]

LES ÉVÉNEMENTS TRAGIQUES À KITIGAN ZIBI

Tatiana Auguste (Terrebonne, Lib.): Monsieur le Président, dans la nuit de mardi à mercredi, la communauté de Kitigan Zibi Anishinabeg, en Outaouais, a été frappée par une tragédie bouleversante. Deux enfants, une fille de 10 ans et un garçon de 12 ans, deux innocents qui ne demandaient qu'à vivre, deux espoirs de leur communauté, ont perdu la vie dans des circonstances d'une profonde horreur.

Cette tragédie nous invite à réfléchir. Cette épreuve secoue profondément la communauté autochtone de Kitigan Zibi Anishinabeg et tout le Canada.

J'offre mes plus sincères condoléances aux familles touchées et à l'ensemble des membres de la communauté qui traversent un moment de douleur indescriptible. Nous sommes avec eux. Ils sont dans nos pensées et dans nos prières.

* * *

[Traduction]

LA TUERIE À TUMBLER RIDGE

L'hon. Hedy Fry (Vancouver-Centre, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais offrir du réconfort aux familles qui ont perdu un être cher si tragiquement, si cruellement et si soudainement à Tumbler Ridge, en Colombie-Britannique, mais les mots me manquent. Tout a été dit.

Que puis-je dire pour soulager la douleur d'un parent qui n'aura plus jamais la possibilité de voir son enfant, de le serrer dans ses bras, de le voir grandir ou de vivre avec lui les joies et les peines de la vie quotidienne? En tant que mère, j'ai le cœur brisé en pensant à toutes ces années qui leur ont été arrachées. Que puis-je dire pour panser les plaies d'une communauté qui avançait avec confiance dans la vie, mais qui se tiendra dorénavant sur ses gardes? Que puis-je dire aux familles qui veillent au chevet de leurs êtres chers blessés, en priant pour nourrir l'espoir, ou aux enfants traumatisés qui ne se sentiront plus en sécurité d'aller à l'école pour jouer et apprendre?

Les mots me semblent banals. Les pensées et les prières sont insuffisantes.

En tant que députés, nous pouvons rendre hommage aux victimes qui ont perdu la vie à Tumbler Ridge. Nous pouvons faire en sorte que cette tragédie ne se reproduise plus jamais pour épargner d'autres familles, d'autres enfants et d'autres collectivités. Nous avons les outils et le pouvoir nécessaires pour prendre cet engagement. Nous devons maintenant trouver le courage d'y donner suite.

* * *

● (1405)

JAMES FELTHAM

Carol Anstey (Long Range Mountains, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour rendre hommage à James Feltham, de Deer Lake, que nous appelions tous Jim. Il est décédé il y a quelques jours à peine.

Pendant 30 ans, Jim s'est consacré à l'enseignement à l'École secondaire régionale d'Elwood et, pendant plus de 50 ans, il a été un pilier dans le monde du basketball. Il a entraîné plusieurs générations de jeunes athlètes, y compris moi-même. Il se dévouait corps et âme à ce sport qu'il adorait.

Jim pêchait également le saumon sur la rivière Humber, près de notre propriété familiale, et nous attendions impatiemment le début de la saison et le moment où il arriverait et mettrait son bateau à l'eau. Nous l'avons vu passer des heures sur l'eau. Ce n'était pas seulement quelque chose qu'il aimait, c'était également un endroit où il semblait trouver une paix extraordinaire. Il n'a jamais voulu qu'on l'aide à mettre son embarcation à l'eau et à l'en sortir, soulignant ainsi son indépendance discrète.

Le leadership de Jim, son amour pour sa collectivité et son esprit indépendant ont laissé une marque indélébile dans toute la ville. Il était important pour bon nombre d'entre nous. Aujourd'hui, nous nous souvenons de lui avec gratitude et respect. J'offre mes plus sincères condoléances à sa famille et à tous ceux qui ont eu la chance de le connaître.

* * *

LA TUERIE À TUMBLER RIDGE

Wade Chang (Burnaby Central, Lib.): Monsieur le Président, comment pouvons-nous faire en sorte que la peur ne vienne jamais à bout des Canadiens?

Les familles de Tumbler Ridge ont vécu le pire cauchemar de tous les parents. Des personnes innocentes ont perdu la vie, et bien d'autres ont été blessées. Aux familles endeuillées, nous adressons nos plus sincères condoléances. Le pays tout entier pleure leurs pertes. Aux personnes qui se remettent de leurs blessures et aux élèves et enseignants marqués par ce cauchemar, nous sommes de tout cœur avec eux.

Nous remercions les enseignants qui ont protégé leurs élèves, les premiers intervenants qui ont accouru malgré le danger, ainsi que les travailleurs de la santé qui ont travaillé sans relâche pour sauver des vies.

Dans Burnaby Central, nous sommes issus de différentes cultures et nous parlons une multitude de langues, mais nous demeurons unis autour d'une conviction commune: nos enfants doivent pouvoir grandir à l'abri de la violence.

Aujourd'hui, nous portons Tumbler Ridge dans nos cœurs. Nous nous relevons ensemble. En choisissant la lumière au lieu de la haine, la solidarité au lieu de la division et la paix au lieu de la violence, nous refusons de laisser la peur l'emporter. Par chacun de nos choix, nous défendons le Canada, terre de courage et de compassion.

* * *

LE NOUVEL AN LUNAIRE

Vincent Ho (Richmond Hill-Sud, PCC): Monsieur le Président, le Nouvel An lunaire est célébré ici depuis que le Canada existe.

Quand les premiers immigrants chinois sont arrivés en Colombie-Britannique, à peu près au moment de la création de la Confédération, ils ont apporté avec eux des traditions transmises depuis des millénaires: des traditions centrées sur la famille, le renouveau, la gratitude et l'espoir. Depuis plus d'un siècle, ces célébrations font partie du patrimoine canadien.

Aujourd'hui, le Nouvel An lunaire est souligné par des millions de Canadiens qui ont des racines chinoises, coréennes ou vietnamiennes, ainsi que par leurs voisins et amis de toutes les origines qui prennent part aux célébrations. Les valeurs mises à l'honneur en cette période de l'année, comme le respect des aînés et des générations qui nous ont précédés, la responsabilité envers la famille, la générosité et l'esprit communautaire, sont également des valeurs conservatrices. Nous croyons qu'il faut des familles fortes pour bâtir des collectivités fortes, et des collectivités fortes pour bâtir un pays fort. Ce sont les gens, et non les grands gouvernements, qui consolident la société et façonnent notre avenir.

À tous ceux qui célèbrent cette fête en 2026 partout au Canada, je souhaite santé, prospérité et bonheur pour l'année à venir, alors que nous entamons l'année du Cheval.

Joyeux Nouvel An lunaire. *Gong hei fat choi.*

* * *

[Français]

JOCELYN DÉMÉTRÉ

Marie-Hélène Gaudreau (Laurentides—Labelle, BQ): Monsieur le Président, dans la vie, il y a des gens qui nous inspirent par leur courage, leur abnégation, leur force et leur dignité devant l'adversité. Depuis que je suis porte-parole pour les anciens combattants, je découvre des êtres humains profondément exceptionnels. J'entre dans un monde trop souvent méconnu, un monde marqué par l'humanité, le dévouement, l'altruisme.

Une personne en particulier ponctue mon quotidien. Il est un de ces anges gardiens qui, chacun à leur manière, ont transformé leur expérience de combat en une force tournée vers les autres. Leur moteur, c'est le don de soi. Je présente donc à la Chambre le capitaine à la retraite Jocelyn Démétré, président fondateur du Hero Lodge, un lieu de répit dans les Territoires du Nord-Ouest qu'il finance à même les revenus de son livre, et récipiendaire de la Mention élogieuse de la ministre des Anciens Combattants.

Je salue bien bas Jocelyn Démétré, ce héros qui, chaque jour, poursuit sa mission: servir.

* * *

● (1410)

[Traduction]

LA TUERIE DE TUMBLER RIDGE

Gurbux Saini (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Monsieur le Président, nous sommes tous bouleversés par l'horrible attaque qui a été perpétrée à l'école secondaire de Tumbler Ridge.

Aucun parent ne devrait jamais avoir à vivre la perte d'un enfant. Je tiens à me joindre aux autres députés pour exprimer ma tristesse pour les neuf vies qui ont été perdues mardi à Tumbler Ridge, et pour prier pour le prompt rétablissement des survivants blessés. Je tiens également à remercier les premiers intervenants pour leur professionnalisme, qui a sans aucun doute sauvé de nombreuses vies.

Je tiens à faire savoir aux habitants de Tumbler Ridge que la Chambre et la nation sont avec eux, car nous savons qu'ils ressentent le poids d'une lourde perte.

Déclarations de députés

LE LOGEMENT

Michael Guglielmin (Vaughan—Woodbridge, PCC): Monsieur le Président, le marché immobilier canadien envoie des signaux alarmants. Dans la région du Grand Toronto, les ventes de maisons neuves ont atteint leur plus bas niveau en 45 ans, ce qui met en péril jusqu'à 100 000 emplois. Dans les principaux marchés, les ventes sont en forte baisse, tandis que les constructeurs signalent des mises à pied et s'inquiètent de plus en plus de leur capacité à se maintenir à flot.

Parallèlement, le taux d'accession à la propriété parmi les Canadiens âgés de 30 à 34 ans a considérablement diminué au cours de la dernière décennie, et l'offre de nouveaux logements ne suit pas le rythme de la croissance démographique. Près de 9 Canadiens sur 10 se disent maintenant préoccupés par l'abordabilité du logement, et de nombreux jeunes envisagent de quitter leur collectivité parce que l'accession à la propriété semble hors de portée. Si nous n'agissons pas, toute une génération risque désormais de ne pas pouvoir accéder à la propriété dans sa propre collectivité.

Les jeunes Canadiens méritent des politiques qui augmentent l'offre de logements. Quand les libéraux collaboreront-ils avec nous et élimineront-ils les obstacles à la construction afin que nous puissions redonner vie au rêve de l'accession à la propriété pour les jeunes Canadiens?

* * *

LA TUERIE DE TUMBLER RIDGE

Zoe Royer (Port Moody—Coquitlam, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui en tant que Britanno-Colombienne pour exprimer mes plus sincères condoléances aux habitants de Tumbler Ridge. Des innocents ont perdu la vie dans une tragédie inimaginable qui a ébranlé une petite ville profondément attachée à ses racines.

Aux familles, aux amis, aux camarades de classe et aux enseignants des victimes ainsi qu'aux premiers intervenants, je dis qu'ils portent dans le deuil un lourd fardeau presque impossible à supporter. Rien ne peut remplacer les belles vies qui ont été fauchées. Ces personnes sont importantes, et nous ne les oublierons jamais.

Dans notre pays, quand une tragédie frappe une collectivité, elle nous touche tous. Comme Canadiens, nous ne tournons pas le dos. Nous nous rapprochons. Nous demeurons solidaires. Nous nous soutenons et nous nous aimons. C'est ce que nous sommes, et c'est ce que cela signifie d'être Canadien.

* * *

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Fred Davies (Niagara-Sud, PCC): Monsieur le Président, le protectionnisme américain frappe de plein fouet le secteur de l'automobile au Canada. Pourtant, le gouvernement libéral a annoncé des mesures incitatives de 2,3 milliards de dollars pour l'achat de véhicules électriques fabriqués aux États-Unis. Ce n'est pas du leadership, c'est de la capitulation économique.

Donald Trump a été clair: il veut que tous les emplois du secteur canadien de l'automobile déménagent aux États-Unis. Sous la gouverne des libéraux, 5 000 travailleurs canadiens de l'automobile ont déjà perdu leur emploi. Les usines sont à l'arrêt et les familles souffrent, mais le gouvernement est prêt à utiliser l'argent des contribuables pour aider les usines américaines alors que nous traversons une grave crise économique.

Questions orales

À Niagara, une toute nouvelle usine de véhicules électriques a été construite, mais elle n'a jamais ouvert ses portes parce que le marché n'a jamais décollé. Une autre grande usine de batteries pour véhicules électriques est en cours de construction dans un marché précaire et incertain.

Les conservateurs croient en un principe simple et non négociable: les dollars canadiens doivent servir à créer des emplois au Canada, point final. Ils ne doivent pas servir à financer des usines étrangères, à créer des débouchés de l'autre côté de la frontière et certainement pas à exporter nos chèques de paie, nos usines ou notre prospérité.

* * *

LES ÉVÉNEMENTS TRAGIQUES À KITIGAN ZIBI

Sophie Chatel (Pontiac—Kitigan Zibi, Lib.): Monsieur le Président, en cette semaine tragique pour notre pays, je suis également de tout cœur avec les habitants de Kitigan Zibi, qui pleurent la perte inimaginable de deux de leurs enfants, une perte que tous les parents, toutes les familles et tous les membres de cette communauté forte et profondément compatissante ressentent aujourd'hui.

Je tiens à dire ceci aux habitants de Kitigan Zibi: vous n'êtes pas seuls. Nous sommes à vos côtés. Nous partageons votre douleur.

• (1415)

[Français]

À la famille et aux proches, je veux dire que nos pensées et nos prières sont avec eux et les accompagnent alors qu'ils entament ce chemin vers le deuil, mais aussi vers la guérison. Nous marchons avec eux.

Meegwetch.

* * *

[Traduction]

LA TUERIE DE TUMBLER RIDGE

Todd Doherty (Cariboo—Prince George, PCC): Monsieur le Président, mardi dernier, nous avons perdu notre innocence. N'ayant pas prévu les événements horribles et inimaginables qui allaient se produire ce jour-là, des parents ont préparé des lunchs et ont envoyé leurs enfants à l'école. Des vies précieuses ont été fauchées, et de nombreuses autres personnes ont été blessées dans un acte de violence dévastateur, brutal et insensé.

Bien après les déclarations politiques, alors que les drapeaux ont été hissés et que les caméras ont disparu, cette journée doit rester gravée pour toujours dans nos cœurs et nos esprits, car les familles de Tumbler Ridge sont changées à jamais. Elles sont maintenant confrontées à la douleur inimaginable des salles de classe silencieuses, des chaises vides autour de la table à manger et des parents qui repoussent leurs derniers adieux et qui regrettent de ne pas avoir gardé leur enfant un peu plus longtemps ou de ne pas lui avoir dit qu'ils l'aimaient. Le chagrin que nous ressentons est presque trop lourd à porter.

Au nom des familles de ma circonscription, Cariboo—Prince George, dont bon nombre, y compris la mienne, ont des amis et de la famille à Tumbler Ridge, j'offre nos plus sincères condoléances. Nous sommes là pour les élèves dont le sentiment de sécurité a été ébranlé pour toujours et dont la vie a été changée à jamais. Je tiens à dire aux enseignants dont le courage et l'altruisme ont sauvé des vies, aux premiers intervenants qui ont couru vers le danger pour

protéger les autres, ainsi qu'aux infirmiers et à l'ensemble des travailleurs de la santé qui ont soigné les blessés, qu'ils sont de véritables héros à qui nous devons une gratitude éternelle.

Il nous incombe, en tant que nation, de serrer la communauté de Tumbler Ridge dans nos bras, de la soutenir, de la porter dans nos cœurs et de ne jamais l'oublier.

J'invite mes collègues à serrer un peu plus fort leurs proches aujourd'hui et à ne jamais rater une occasion de leur dire qu'ils les aiment.

* * *

LA TUERIE À TUMBLER RIDGE

Ron McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam, Lib.): Monsieur le Président, les événements tragiques qui se sont déroulés mardi à l'école secondaire de Tumbler Ridge ont bouleversé toute une communauté. Mes pensées vont aux familles qui pleurent une perte inimaginable. Je souhaite beaucoup d'amour et de force aux personnes qui ont été blessées, ainsi qu'aux élèves, au personnel et aux habitants qui tentent aujourd'hui de comprendre ce qui s'est passé. Aucune communauté ne devrait avoir à subir une telle violence.

Je tiens à saluer le courage et le professionnalisme de tous les premiers intervenants, éducateurs et responsables locaux qui ont agi rapidement pour protéger leurs concitoyens et réagir face à cette situation de crise.

Au nom des habitants de Coquitlam—Port Coquitlam, je tiens à exprimer mes plus sincères condoléances à toutes les personnes touchées. Nous offrons notre soutien aux habitants de Tumbler Ridge, aux habitants de toute la Colombie-Britannique et, bien sûr, à tous les Canadiens en cette période douloureuse.

QUESTIONS ORALES

[Traduction]

LA SÉCURITÉ PUBLIQUE

L'hon. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC): Monsieur le Président, au nom de l'opposition officielle, je tiens à réitérer les messages de condoléances et de soutien de la Chambre aux victimes qui luttent encore pour leur vie, aux familles de celles et ceux dont la vie a été fauchée, ainsi qu'à la communauté qui est encore sous le choc de la fusillade insensée survenue à Tumbler Ridge, en Colombie-Britannique.

• (1420)

Le ministre peut-il informer la Chambre des mesures de soutien qui sont prises et communiquer toute nouvelle information pertinente alors que l'enquête progresse?

[Français]

L'hon. Steven MacKinnon (ministre des Transports et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je répondrai à la question de mon honorable collègue en disant ceci:

*Questions orales**[Traduction]*

Le pays tout entier est évidemment en deuil depuis les événements tragiques de mardi, et nulle part ailleurs ce deuil n'est plus profondément ressenti que dans la municipalité de Tumbler Ridge elle-même. Les habitants se sont rassemblés pour se soutenir mutuellement en cette période de douleur indescriptible, et nous tenons bien sûr à leur dire qu'ils ne sont pas seuls.

Le ministre de la Sécurité publique se trouve à Tumbler Ridge, où il travaille avec ses collègues, notamment le député de la région et les partenaires provinciaux et municipaux, afin d'écouter directement la population et de coordonner les efforts avec les autres instances publiques. Les représentants de Service Canada prévoient également se rendre sur place très bientôt.

Nous nous attendons à ce que la GRC fournisse plus d'information au fur et à mesure qu'elle en saura davantage et que son enquête progressera.

Enfin, à l'invitation du maire de Tumbler Ridge, le premier ministre se rendra vendredi dans la municipalité pour assister à une veillée à la mémoire des victimes de la tragique fusillade de cette semaine. Le premier ministre a invité les chefs de tous les partis à l'accompagner.

Nous traversons une semaine sombre de l'histoire de notre pays, mais je sais qu'en travaillant ensemble, nous surmonterons cette épreuve. Nous réitérons nos sincères condoléances à la population de Tumbler Ridge.

* * *

LE LOGEMENT

L'hon. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC): Monsieur le Président, le rêve canadien de l'accession à la propriété est en train de s'évanouir pour trop de jeunes Canadiens. Malgré les nombreuses annonces, les résultats concrets du plan libéral en matière de logement sont tout simplement déprimants. L'accession à la propriété chez les 30 à 34 ans a chuté de 52 %, et les ventes de maisons neuves ont diminué de 45 % dans la région du Grand Toronto et de 56 % à Vancouver. En fait, même l'organisme gouvernemental responsable du logement prévoit que les mises en chantier diminueront de plus de 18 % au cours des trois prochaines années, au lieu d'augmenter.

Il est clair qu'alourdir la bureaucratie n'est pas la solution. Quand le gouvernement adoptera-t-il le plan des conservateurs visant à relancer la construction de logements en éliminant la TPS sur toutes les maisons neuves et en redonnant vie au rêve des jeunes Canadiens d'accéder à la propriété?

Jennifer McKelvie (secrétaire parlementaire du ministre du Logement et de l'Infrastructure, Lib.): Monsieur le Président, il est extrêmement important pour le gouvernement de rendre la vie plus abordable pour les jeunes Canadiens. C'est pourquoi la Chambre est actuellement saisie de la Loi sur Maisons Canada. Maisons Canada vise à bâtir un avenir meilleur pour notre pays en créant une industrie du logement moderne et résiliente. Nous bâtissons une industrie qui protège notre économie, donne du pouvoir à nos travailleurs et offre aux Canadiens, plus particulièrement aux jeunes, les logements abordables dont ils ont besoin. La Chambre étudie actuellement la Loi sur Maisons Canada. Nous espérons que les députés d'en face l'appuieront.

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

L'hon. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC): Monsieur le Président, les propres données du gouvernement montrent qu'ajouter aux structures bureaucratiques est tout sauf productif.

Les libéraux ont également une vision erronée du secteur automobile. Au cours des 10 dernières années, sous le gouvernement libéral, le nombre de véhicules produits au Canada est passé de 2,3 millions à 1,2 million. Le plan des libéraux consiste à obliger les travailleurs canadiens à consacrer une partie de leurs impôts à subventionner l'achat de véhicules électriques que la plupart des Canadiens ne peuvent pas se permettre, et la grande majorité des véhicules électriques vendus au Canada ne sont pas fabriqués au Canada. Les principaux bénéficiaires de ce programme de subvention, ce sont donc les travailleurs américains de l'automobile.

Au lieu d'obliger les travailleurs canadiens à subventionner des véhicules fabriqués à l'étranger, pourquoi les libéraux n'adoptent-ils pas le plan conservateur en exemptant de TPS tous les véhicules neufs au Canada?

L'hon. Mélanie Joly (ministre de l'Industrie et ministre responsable de Développement économique Canada pour les régions du Québec, Lib.): Monsieur le Président, je tiens tout d'abord à adresser mes sincères condoléances aux victimes et aux familles de Tumbler Ridge. Je sais que le gouvernement est là pour soutenir les personnes touchées.

J'aimerais rappeler à mon collègue que l'argent qui servira à financer les mesures incitatives pour l'achat de véhicules électriques est en fait destiné aux Canadiens. À l'heure actuelle, l'accessibilité financière doit être au cœur de toutes les mesures que prend le gouvernement. C'est pourquoi les Canadiens doivent pouvoir disposer de plus d'argent pour s'offrir les voitures qui leur conviennent, y compris celles fabriquées au Canada.

[Français]

Pierre Paul-Hus (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, PCC): Monsieur le Président, le nombre de voitures fabriquées au Canada a diminué de moitié par rapport à 2016, et plus de 5 000 emplois ont été perdus. Pour comble d'insulte, le premier ministre a mis en place une stratégie automobile qui subventionne les véhicules électriques produits à l'étranger.

De ce côté-ci de la Chambre, nous avons une meilleure idée. Pourquoi ne pas alléger le fardeau des travailleurs et des citoyens canadiens en supprimant ces subventions touchant les véhicules qui sont fabriqués à l'étranger?

Est-ce que c'est une bonne idée, oui ou non?

● (1425)

L'hon. Mélanie Joly (ministre de l'Industrie et ministre responsable de Développement économique Canada pour les régions du Québec, Lib.): Monsieur le Président, ce qui est une bonne idée, c'est notre stratégie automobile. Notre stratégie automobile, elle a été saluée. Elle a été saluée par l'industrie. Elle a été saluée par les syndicats. Elle a été saluée par les gens qui travaillent dans le secteur et qui veulent non seulement s'assurer qu'ils ont un emploi maintenant, mais qu'ils auront un emploi demain et dans 10 ans.

Le secteur automobile mondial s'en va vers l'électrification. Nous devons être là, bien entendu, alors qu'il y a une modernisation. C'est pourquoi nous allons soutenir l'électrification.

Questions orales

Pourquoi les conservateurs sont-ils idéologiquement contre non seulement l'abordabilité, mais également l'électrification?

* * *

LE LOGEMENT

Pierre Paul-Hus (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, PCC): Monsieur le Président, la ministre a dit que le marché mondial va bien, mais le marché canadien est en train de perdre complètement.

La ville de Québec, on le sait, a toujours été une place tissée serrée, une place où il est possible d'acheter une maison pour fonder une famille en toute sécurité. Maintenant, il faut le dire, les libéraux ont tellement augmenté l'immigration qu'il est rendu impossible pour les jeunes d'acheter une première maison, même à Québec. Une chose est certaine, ça n'a pas l'air de déranger le maire de Québec, qui célèbre cette triste situation dans les pages de *The Globe and Mail*.

Est-ce que la ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté, va enfin admettre que les seuils d'immigration démesurés qu'a subis le Québec empêchent les jeunes Québécois de s'acheter une maison et de fonder une famille?

Caroline Desrochers (secrétaire parlementaire du ministre du Logement et de l'Infrastructure, Lib.): Monsieur le Président, c'est ironique d'entendre le député parler d'abordabilité jour après jour. La mission centrale de Maisons Canada, c'est justement d'accélérer la construction de logements abordables partout au Canada.

On va le faire en stimulant les secteurs qui passent des moments difficiles en ce moment, comme l'acier, le bois et l'aluminium. On va protéger et créer des emplois et surtout offrir des logements aux Canadiens pour répondre à leurs besoins et à leur budget. Notre plan a l'appui des municipalités, des développeurs et des organismes à but non lucratif.

Alors voici la vraie question. Est-ce que les conservateurs vont se tenir debout pour les citoyens dans leurs circonscriptions et voter pour le budget?

Pierre Paul-Hus (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, PCC): Monsieur le Président, je pense qu'elle n'a pas compris la question. Je l'invite à lire le texte d'Étienne-Alexandre Beauregard, un jeune intellectuel québécois qui avertit que la guerre à l'auto, l'écologie radicale et les seuils d'immigration trop élevés modifient le caractère unique de la ville de Québec.

Nos jeunes ne peuvent plus acheter une maison et les députés libéraux de la ville de Québec, comme le maire, refusent de voir l'évidence. Les seuils d'immigration trop élevés depuis 10 ans ont fait exploser le prix des maisons de la capitale nationale.

Est-ce que la ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté peut enfin admettre qu'en dépassant la capacité d'accueil et d'intégration du Québec, son gouvernement libéral a fait exploser le prix des maisons, ce qui empêche nos jeunes d'accéder à la propriété?

Caroline Desrochers (secrétaire parlementaire du ministre du Logement et de l'Infrastructure, Lib.): Monsieur le Président, encore une fois, jour après jour, c'est des slogans. Il n'y a aucune solution, pas de plan, juste de l'obstruction.

Les Canadiens dans la circonscription de mon collègue s'attendent à mieux. Ils s'attendent à ce que leur député se tienne debout pour protéger leurs intérêts.

De ce côté-ci de la Chambre, nous avons un plan. Ça s'appelle le budget de 2025, qui, en passant, est toujours bloqué en comité. C'est un plan pour répondre aux menaces d'aujourd'hui et bâtir l'économie de demain, mais surtout c'est pour être là pour les familles et les travailleurs dans les moments difficiles.

Alors, encore une fois, est-ce que vous allez vous tenir debout, nous appuyer et mettre votre ego de côté?

Le Président: Encore une fois, je suis debout.

L'honorable députée de Saint-Jean.

* * *

LES PENSIONS

Christine Normandin (Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, selon le gouvernement lui-même, 85 000 retraités ont des problèmes avec leur pension de vieillesse à cause du logiciel Cúram.

Le gouvernement le sait depuis juin pourtant et, encore aujourd'hui, il refuse d'agir. Parallèlement, les coûts de Cúram ont explosé, passant de 1,75 milliard de dollars au départ à 6,6 milliards de dollars en juin dernier. Ces 85 000 personnes sont victimes d'un logiciel qui coûte presque 5 milliards de dollars de trop, mais, selon les libéraux, il n'y a rien à voir et il faut circuler.

La patience a ses limites. Est-ce que le premier ministre va ordonner une enquête publique sur Cúram?

L'hon. Stephanie McLean (secrétaire d'État (Aînés), Lib.): Monsieur le Président, la conversion du système pour la Sécurité de la vieillesse est terminée. Elle a été réalisée en deçà du budget. Plus de 7 millions d'aînés reçoivent maintenant leurs prestations à temps grâce à un système moderne. Le coût total de Cúram vise à couvrir quatre projets distincts. Un montant de 6,6 milliards de dollars constituait le montant prévu et approuvé pour la durée de vie du projet.

Encore une fois, j'invite la députée d'en face à me donner le nom des victimes et nous allons les aider.

Christine Normandin (Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, le gouvernement estime lui-même que 85 000 retraités sont victimes des erreurs de Cúram, mais, justement, les ministres nous répondent que nous pouvons leur soumettre les noms s'il existe des cas. Il y a 85 000 noms selon leurs propres données. Comme si ce n'était pas assez, le coût du logiciel est passé de 1,75 milliard de dollars à 6,6 milliards de dollars, mais le gouvernement nous dit que, non, ce n'est pas un dépassement de coûts, c'est juste que ça inclut « la contingence et l'inflation ». Pensent-ils vraiment que c'est à cause de l'inflation? Ça prend une commission d'enquête.

Quand vont-ils la demander?

● (1430)

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, chaque jour, je dis la même chose. Le système était très vieux. Nous avons investi pour moderniser le système, et la grande majorité de bénéficiaires a été transférée sans problème. Dans les cas plus complexes, le ministère travaille avec diligence pour en arriver à une résolution très rapidement.

Questions orales

J'offrirai une rencontre à la députée si elle veut en apprendre plus.

Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Monsieur le Président, c'est la vie en rose. Le logiciel Cúram devait coûter 1,75 milliard de dollars. On est rendu à 6,6 milliards: un dépassement de coûts de près de 5 milliards de dollars. Cependant, selon les libéraux, ce n'est pas un dépassement de coûts. Bien non, ce n'est que des contrats initiaux qui « avaient une valeur de départ inférieure aux coûts ».

On se fait prendre pour des valises. Ce n'est pas un dépassement de coût, c'est juste que si on compare ce que ça coûte présentement au montant que ça devait coûter, bien, crise, c'est quatre fois plus cher.

De plus, il y a des ratés, particulièrement au Québec...

Le Président: Excusez-moi, mais il y a quand même des limites.

L'honorable ministre a la parole.

[Traduction]

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 député d'en face et moi avons très bien travaillé ensemble. Je l'invite à venir assister à une séance d'information sur le système Cúram. Comme nous l'avons dit à la Chambre, le système était très vieux, et une modernisation s'imposait. D'ailleurs, un des avantages du nouveau système, c'est que les gens pourront demander leurs prestations en ligne, sans aucune aide individuelle, ce qui allégera la charge de tout le personnel du ministère.

Pour 7 millions et demi de personnes, la transition vers le nouveau système s'est faite sans problème. En ce qui concerne les cas pressants qui sont coincés dans la file d'attente, nous veillerons à ce que les bénéficiaires reçoivent leurs prestations de toute urgence. Nous pouvons le faire dans un délai de 48 heures, si le député veut bien nous envoyer les noms.

* * *

LE LOGEMENT

Andrew Lawton (Elgin—St. Thomas—London-Sud, PCC): Monsieur le Président, pour un nombre croissant de jeunes Canadiens, dont 93 % se disent préoccupés par la situation du logement, le rêve d'accéder à la propriété n'est plus qu'une chimère. Près de la moitié d'entre eux pensent qu'ils devront quitter leur collectivité parce qu'ils n'ont pas les moyens d'y vivre. Selon la propre agence du logement du gouvernement, la construction résidentielle diminuera au cours des 3 prochaines années, alors que les prix augmenteront encore plus. Cependant, j'ai une bonne nouvelle pour les libéraux.

Nous avons une solution. Un gouvernement conservateur exonérerait de TPS les logements neufs de moins de 1,3 million de dollars afin de les rendre plus abordables. Pourquoi les libéraux ne le font-ils pas?

Jennifer McKelvie (secrétaire parlementaire du ministre du Logement et de l'Infrastructure, Lib.): Monsieur le Président, j'ai une bonne nouvelle pour les conservateurs. La Chambre est saisie de deux projets de loi qu'ils peuvent appuyer pour accroître le pouvoir d'achat des jeunes Canadiens. Le premier, c'est le projet de loi d'exécution du budget, qui instaurerait le remboursement de la TPS pour les acheteurs d'une première habitation. Il favoriserait égale-

ment l'aménagement d'infrastructures de logement qui feraient baisser le prix du logement. De plus, les conservateurs peuvent appuyer la Loi sur Maisons Canada, qui mettrait à profit les méthodes modernes de construction et qui créerait des emplois pour les jeunes Canadiens.

Andrew Lawton (Elgin—St. Thomas—London-Sud, PCC): Monsieur le Président, tout ce que les libéraux bâtissent, ce sont les faux espoirs et l'appareil bureaucratique. Tandis que les libéraux qui s'adonnent à la revente précipitée de maisons ou qui habitent dans des appartements de luxe y trouvent leur compte, les jeunes Canadiens en paient le prix.

De ce côté-ci de la Chambre, nous écoutons les experts. Quelqu'un de la London Home Builders' Association m'a dit cette semaine que les constructeurs doivent dépenser des dizaines de milliers de dollars par logement rien que pour les formalités administratives et la conformité aux règlements. Chaque dollar englouti par les formalités administratives rend la propriété foncière de moins en moins accessible aux jeunes Canadiens. L'an dernier, l'Ontario a perdu 10 000 emplois dans le secteur de la construction de logements parce que personne n'est en mesure de construire.

Quand les libéraux feront-ils marche arrière en réduisant le fardeau administratif et en exonérant de TPS les logements pour les familles?

Peter Fragiskatos (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté, Lib.): Monsieur le Président, je connais la région du député. Je connais très bien sa circonscription. Ses concitoyens s'attendent à mieux que des insultes de sa part. Ce n'est pas ainsi que l'on fait avancer les choses à la Chambre des communes.

Le député a mentionné la London Home Builders' Association. C'est très bien. Nous avons aussi rencontré ses représentants cette semaine. Ils ont parlé, entre autres, du Fonds pour accélérer la construction de logements, qui, rien qu'à St. Thomas, se traduit par la construction de duplex, de triplex, de quadruplex, d'appartements dans des immeubles d'habitation ainsi que de maisons en rangée. Nous allons continuer dans cette voie, en concertation avec les municipalités, parce qu'au lieu de jouer à de petits jeux, nous allons obtenir des résultats pour les Canadiens.

Roman Baber (York-Centre, PCC): Monsieur le Président, à cause des libéraux, le rêve d'accéder à la propriété est en train de s'évanouir pour les jeunes Canadiens. Selon la Société canadienne d'hypothèques et de logement, le nombre de mises en chantier diminuera tous les ans au cours des trois prochaines années. Près de la moitié des Canadiens disent devoir quitter la collectivité où ils ont grandi parce qu'ils n'ont pas les moyens de se loger. Au lieu d'encourager les mises en chantier, les libéraux veulent créer une quatrième instance bureaucratique chargée du logement, appelée Maisons Canada. Pourquoi?

Pourquoi les libéraux refusent-ils d'adopter le plan des conservateurs en exonérant les logements neufs de TPS pour relancer la construction au Canada?

Questions orales

• (1435)

Jennifer McKelvie (secrétaire parlementaire du ministre du Logement et de l'Infrastructure, Lib.): Monsieur le Président, il y a d'autres bonnes nouvelles. Maisons Canada fournit des logements à la portée du portefeuille des Canadiens. En seulement 100 jours, l'organisme a conclu des accords historiques avec des provinces et des villes, et il a fait avancer des projets de construction sur six terrains fédéraux. Il vise à faire construire des milliers de logements à prix raisonnable, et les travaux commenceront très bientôt. Au cours du dernier mois seulement, il a lancé des projets en Nouvelle-Écosse, au Québec et en Ontario, et il prévoit la construction de 7 500 logements neufs. Voilà comment nous catalysons une nouvelle industrie de la construction résidentielle.

Continuons sur cette lancée. Appuyons la Loi sur Maisons Canada.

Roman Baber (York-Centre, PCC): Monsieur le Président, la seule chose que les libéraux sont en train de bâtir, c'est un quatrième organisme responsable du logement, en créant par la même occasion plus d'emplois de bureaucrates pour les proches du Parti libéral et plus de gaspillage du gouvernement libéral. La Société canadienne d'hypothèques et de logement dit aux libéraux que leur plan en matière de logement n'a aucune chance de porter ses fruits. Les mises en chantier seront en baisse chaque année au cours des trois prochaines années. Les constructeurs licencient des travailleurs. La Building Industry and Land Development Association sonne l'alarme: 100 000 emplois dans le secteur de la construction sont en péril.

Au lieu de bâtir un quatrième organisme gouvernemental, pourquoi les libéraux n'adoptent-ils pas le plan des conservateurs et ne suppriment-ils pas la TPS sur toutes les nouvelles constructions afin d'aider les jeunes à accéder à la propriété?

Leslie Church (secrétaire parlementaire des secrétaires d'État pour le Travail, pour l'Enfance et la Jeunesse, et pour les Aînés, et de la ministre de l'Emploi et des Familles (Personnes en situation de handicap), Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais que les conservateurs maîtrisent mieux la construction, mais il est évident qu'ils sont plutôt maîtres de l'obstruction.

Si les conservateurs se souciaient de la construction de logements pour les jeunes Canadiens, ils seraient dès maintenant en faveur des deux projets de loi dont la Chambre est actuellement saisie. Ils voteraient pour la Loi n° 1 d'exécution du budget de 2025 et pour la Loi sur Maisons Canada, car ce sont les outils qui permettront de lancer des projets de construction d'un bout à l'autre du Canada pour aider la prochaine génération de Canadiens qui ont besoin de logements abordables.

Tako Van Popta (Langley Township—Fraser Heights, PCC): Monsieur le Président, sous le gouvernement libéral, le rêve canadien d'accéder à la propriété disparaît rapidement pour les jeunes. La Société canadienne d'hypothèques et de logement rapporte qu'au cours des 3 prochaines années, la construction de logements sera jusqu'à 18 % inférieure à l'année dernière.

Pourquoi les libéraux n'adoptent-ils pas simplement le plan conservateur visant à éliminer la TPS sur toutes les nouvelles constructions immobilières d'une valeur maximale de 1,3 million de dollars et à aider les jeunes Canadiens à réaliser leur rêve d'accéder à la propriété?

L'hon. Wayne Long (secrétaire d'État (Agence du revenu du Canada et Institutions financières), Lib.): Monsieur le Président,

mes pensées et mes prières accompagnent la collectivité de Tumbler Ridge.

Le Parti conservateur ne prend pas au sérieux la question du logement. Son chef a qualifié une maison de classe moyenne de « cabane » et les coopératives d'habitation de « logements à la soviétique ». Certains membres de ce parti se sont moqués des maisons modulaires. Pour couronner le tout, le chef conservateur a demandé à ses députés de ne pas promouvoir les programmes de logement dans leur circonscription, alors que cela aurait aidé leurs concitoyens. De ce côté-ci de la Chambre, nous prenons très au sérieux la construction de logements. Le budget de 2025 permettra de construire des logements à un rythme que nous n'avons pas vu depuis des générations.

Tako Van Popta (Langley Township—Fraser Heights, PCC): Monsieur le Président, cette réponse est tout à fait inacceptable. Selon l'Association canadienne des constructeurs d'habitations, il y a 5 ans, les mises en chantier sur le marché de la propriété s'élevaient à 69 %, le reste étant sur le marché locatif. L'année dernière, ce chiffre a chuté à 49 %.

Malgré toutes les belles paroles des libéraux, il est clair que leurs plans n'aident pas les nouveaux acheteurs potentiels. Encore une fois, pourquoi n'adoptent-ils pas simplement nos plans pour rétablir le rêve de l'accession à la propriété pour les Canadiens?

Yasir Naqvi (secrétaire parlementaire du ministre du Commerce international et du secrétaire d'État (Développement international), Lib.): Monsieur le Président, notre grande priorité est de construire le plus de logements possible, ce que nous ferons grâce à l'agence Maisons Canada. Nous construirons ces logements sur des terres fédérales, comme nous le faisons dans Ottawa-Centre, où des immeubles fédéraux sont convertis. Nous utilisons des terres fédérales pour y construire des logements, et nous le ferons dans tout le pays.

Il ne suffit pas de scander des slogans comme le fait l'opposition. Ces députés doivent cesser de faire de l'obstruction. Ils doivent adopter le projet de loi C-20 afin que nous puissions commencer à construire des logements partout au pays.

Vincent Ho (Richmond Hill-Sud, PCC): Monsieur le Président, le rêve canadien d'accéder à la propriété échappe aux jeunes Canadiens. Selon l'agence du gouvernement responsable du logement, au cours des 3 prochaines années, le nombre de mises en chantier connaîtra un recul pouvant atteindre 18 % d'ici 2028, alors que les prix ne cessent d'augmenter. Après des années de politiques libérales qui ont fait grimper les coûts et ralenti la construction, les acheteurs ne peuvent pas acheter d'habitation et les constructeurs ne peuvent pas en construire. La seule solution que les libéraux ont trouvée, c'est de construire une quatrième structure bureaucratique chargée du logement.

Quand le gouvernement admettra-t-il que les beaux discours des libéraux et les structures bureaucratiques ne construisent pas de logements, qu'il doit enfin éliminer la TPS sur toutes les habitations neuves, puis favoriser la construction afin de rétablir le rêve d'accession à la propriété?

Questions orales

LES PENSIONS

● (1440)

Jennifer McKelvie (secrétaire parlementaire du ministre du Logement et de l'Infrastructure, Lib.): Monsieur le Président, il est regrettable que le député d'en face n'appuie pas l'agence Maisons Canada. Je reviens tout juste de sa circonscription, où nous avons annoncé un projet. J'ai parlé avec des habitants qui vivent dans des logements abordables là-bas, et ils m'ont dit à quel point c'était important.

Nous savons qu'avec le budget de 2025, nous agissons pour accélérer la construction. Nous réduisons les délais, nous augmentons la capacité de délivrance de permis et nous travaillons avec les administrations locales pour que plus de logements soient construits. Pendant ce temps, les députés d'en face votent contre l'élargissement des critères relatifs aux prêts hypothécaires pour les jeunes Canadiens, ils votent contre le compte d'épargne pour l'achat d'une première propriété et contre le remboursement de la TPS pour les acheteurs d'une première habitation. Pourquoi?

* * *

[Français]

L'IDENTITÉ ET LA CULTURE CANADIENNES

Martin Champoux (Drummond, BQ): Monsieur le Président, mardi prochain, le Québec reviendra à la charge à l'UNESCO pour protéger la diversité des expressions culturelles devant l'hégémonie des géants du Web. Le Québec va s'allier à des pays européens pour que la Convention de 2005 de l'UNESCO, qui protège les différentes cultures devant la mondialisation, puisse aussi s'appliquer au numérique. Cependant, ce n'est pas gagné. Comme le Québec n'est pas encore un pays, c'est le Canada qui vote à sa place. En juin dernier, le Canada n'a pas voté en faveur de l'adoption d'un protocole contraignant.

Cette fois-ci, est-ce que le Canada va se raviser?

L'hon. Marc Miller (ministre de l'Identité et de la Culture canadiennes et ministre responsable des Langues officielles, Lib.): Monsieur le Président, je pense qu'il va sans dire que mon prédécesseur, lors de la dernière réunion, a sauvé les meubles.

Pour cette fois-ci, je n'ai rien à dévoiler publiquement pour l'instant, mais on est plus ou moins sur la même longueur d'onde que le député d'en face.

Martin Champoux (Drummond, BQ): Monsieur le Président, c'est doux à entendre.

C'est le Canada qui vote à la place du Québec à l'UNESCO, et en juin dernier il n'a pas voté en faveur d'un protocole contraignant visant à protéger notre souveraineté culturelle devant les géants du Web. Pire encore, par la suite, il a annulé la taxe sur les services numériques qui aurait forcé les GAFAM à payer un minimum de redevances qui auraient pu soutenir notre culture et nos médias.

La semaine prochaine, le Canada peut faire un pas dans la bonne direction en appuyant le principe d'un protocole. Toute l'industrie culturelle et le gouvernement du Québec y tiennent.

Le ministre va-t-il voter pour protéger notre culture? Un « oui » serait encore mieux que sa réponse précédente.

L'hon. Marc Miller (ministre de l'Identité et de la Culture canadiennes et ministre responsable des Langues officielles, Lib.): Monsieur le Président, si le député d'en face voulait vraiment appuyer les artistes et les créateurs au Canada, il voterait lui-même « oui », comme il en a l'habitude, mais pour notre budget.

Dominique Vien (Bellechasse—Les Etchemins—Lévis, PCC): Monsieur le Président, le cauchemar de Phénix recommence. Le système de paie a privé des milliers de fonctionnaires de leur salaire pendant des mois, on s'en souvient.

Aujourd'hui, avec le logiciel Cúram, les libéraux créent un Phénix pour les aînés, mais à plus grande échelle, selon les employés fédéraux. Ce projet devait coûter 1,7 milliard de dollars, mais la facture explose. Maintenant, elle est à 6,6 milliards de dollars. C'est 93 % des employés qui lui donnent une note d'échec.

Pourquoi les libéraux s'entêtent-ils à répéter les mêmes erreurs informatiques, milliards de dollars après milliards de dollars? Sur le dos de qui le font-ils? C'est sur le dos de nos retraités.

L'hon. Stephanie McLean (secrétaire d'État (Aînés), Lib.): Monsieur le Président, on modernise un très vieux système. Ne rien faire aurait mis en péril les paiements pour des millions d'aînés.

Les dossiers en retard sont complexes. Ils sont en cours d'évaluation, et des paiements rétroactifs sont garantis.

Encore une fois, j'invite la députée d'en face à me donner leurs noms et nous allons les aider.

Dominique Vien (Bellechasse—Les Etchemins—Lévis, PCC): Monsieur le Président, je trouve cette réponse franchement gênante.

En dépit de ces beaux mots, il y a des retraités qui attendent leur chèque depuis neuf mois. C'est une vraie honte. Pire encore, un rapport interne dénonce une procédure ministérielle qui ordonne aux fonctionnaires de cacher la vérité aux citoyens. On leur interdit formellement de mentionner le nom du logiciel Cúram pour expliquer ces délais inadmissibles.

Pourquoi la ministre s'entête-t-elle à camoufler son incompetence plutôt que de s'assurer que nos aînés reçoivent leur pension à temps? Ils en ont besoin.

L'hon. Steven MacKinnon (ministre des Transports et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, évidemment, les aînés ont besoin de leur pension et nous nous affairons à fournir leur pension à quelque 7,4 millions de personnes au Canada.

Les deux ministres le répètent chaque jour et rassurent la population, mais l'opposition revient avec les mêmes phrases chaque jour. Si les députés ont de l'information, ils sont déjà invités à la fournir et nous allons aider ces gens. Les gens peuvent aussi s'adresser à Service Canada.

La ministre a aussi offert un breffage aux députés d'en face. Je les invite à assister au breffage et à en apprendre plus sur le système Cúram.

Questions orales

• (1445)

LE LOGEMENT

Gabriel Hardy (Montmorency—Charlevoix, PCC): Monsieur le Président, dans Montmorency—Charlevoix, comme partout au Québec, les familles consacrent plus de 30 % de leur revenu pour garder un toit au-dessus de leur tête. Le taux d'occupation des logements est vraiment bas et l'insécurité résidentielle n'arrête pas d'augmenter. Quand on ne sait pas si on va être en mesure de payer son loyer à la fin du mois, c'est une source de stress, d'anxiété et de pression qui pèse sur la santé mentale, notamment pour les jeunes familles.

Après 10 ans de politiques libérales qui ont fait exploser les coûts du logement, combien de temps encore les familles de chez nous vont-elles devoir vivre dans l'incertitude avant que le gouvernement agisse réellement pour augmenter l'offre de logements et faire baisser les prix?

Caroline Desrochers (secrétaire parlementaire du ministre du Logement et de l'Infrastructure, Lib.): Monsieur le Président, encore une fois, on prend les Canadiens pour des valises. Les Canadiens savent quel parti est du côté de l'abordabilité, quel parti est là pour eux. Du côté des conservateurs, il n'y a pas de plan ni de solution, juste de la rhétorique.

De notre côté, nous avons conclu des ententes: une première avec le Québec, une autre avec la Nouvelle-Écosse et nous en avons annoncé une avec le Nunavut. Il y en a d'autres qui s'en viennent justement pour accélérer la construction de logements abordables. C'est ça, la mission de Maisons Canada. Nous allons le faire avec les matériaux canadiens, avec les travailleurs canadiens. Nous allons être là pour notre industrie. Nous allons être là pour construire plus de logements.

Est-ce que les conservateurs vont vraiment être là pour leurs concitoyens?

Gabriel Hardy (Montmorency—Charlevoix, PCC): Monsieur le Président, les libéraux aiment ça, se taper dans le dos et se trouver bien bons. Cependant, la Société canadienne d'hypothèques et de logement dit qu'il va y avoir une chute de près de 20 % des mises en chantier d'ici 2028. Cela signifie moins de maisons, moins d'offre et une grosse pression sur les prix.

Pendant ce temps, 93 % de nos jeunes disent qu'ils sont inquiets à cause de la situation des logements, et 86 % des constructeurs ont peur pour l'avenir de leur entreprise. L'industrie elle-même dit que c'est une décennie perdue pour l'accès à la propriété.

Tant qu'à s'inspirer de nos mesures chaque semaine, pourquoi les libéraux ne prennent-ils pas notre plan et n'enlèvent-ils pas la TPS sur les maisons pour le grand public afin de relancer la construction et de permettre aux jeunes d'avoir une maison?

Caroline Desrochers (secrétaire parlementaire du ministre du Logement et de l'Infrastructure, Lib.): Monsieur le Président, nous savons que les jeunes Canadiens vivent des moments difficiles en ce moment à cause du coût de la vie et du coût des loyers.

La bonne nouvelle, c'est que Maisons Canada livre déjà des résultats. Dans les 100 premiers jours, nous sommes passés à l'action. Nous avons conclu des ententes majeures avec les provinces et les villes, et il y a des projets qui sont en train d'être examinés en ce moment. Or, ces projets-là ne pourront pas avancer tant que l'opposition n'appuie pas le projet de loi C-15 sur le budget et le projet de loi sur la constitution de Maisons Canada.

Nous avons besoin de leur collaboration. S'ils sont vraiment là pour leurs concitoyens, ils vont se lever et voter avec nous.

Jacques Gourde (Lévis—Lotbinière, PCC): Monsieur le Président, le rêve canadien d'accession à la propriété est en train de s'éteindre pour les jeunes Canadiens. Dans son rapport, la Société canadienne d'hypothèques et de logement indique que les mises en chantier en 2028 pourraient chuter jusqu'à 18 % par rapport à l'an dernier. L'Association canadienne des constructeurs d'habitations affirme que les conditions actuelles créeront une décennie perdue pour l'accession à la propriété au Canada.

Quand le gouvernement adoptera-t-il notre plan pour stimuler la croissance résidentielle en éliminant la TPS sur toutes les maisons neuves afin que nos jeunes puissent espérer avoir leur propre demeure?

Caroline Desrochers (secrétaire parlementaire du ministre du Logement et de l'Infrastructure, Lib.): Monsieur le Président, avec Maisons Canada, nous sommes en train de répondre à ce dont les Canadiens ont vraiment besoin. Les Canadiens ont besoin que nous puissions construire des logements qui conviennent à leurs besoins et à leur budget.

Tout ce que le député d'en face et ses collègues nous disent aujourd'hui, c'est que nous devons abolir la taxe sur toutes les maisons. Il n'y en a plus, de taxe. Je ne sais pas comment les conservateurs pensent vouloir gouverner quand, tout ce qu'ils font, c'est se livrer à de l'obstruction et dire qu'ils vont supprimer toutes les taxes.

De notre côté, nous avons un vrai plan, un plan qui se tient et qui s'appelle le budget de 2025. Nous espérons qu'ils vont l'approuver.

* * *

[Traduction]

LA SÉCURITÉ PUBLIQUE

Jake Sawatzky (New Westminster—Burnaby—Maillardville, Lib.): Monsieur le Président, la tragédie qui s'est produite mardi à Tumbler Ridge suscite une vague de tristesse et de soutien partout au pays. Les députés se sont unis pour rendre hommage aux innocentes victimes qui ont perdu la vie.

La secrétaire d'État à la Lutte contre la criminalité pourrait-elle nous parler de la tuerie qui a eu lieu en Colombie-Britannique?

L'hon. Ruby Sahota (secrétaire d'État (Lutte contre la criminalité), Lib.): Monsieur le Président, le pays tout entier est profondément affligé par cette tragique fusillade à Tumbler Ridge, en Colombie-Britannique. Nous sommes de tout cœur avec les familles, les amis et les proches de toutes les victimes, ainsi qu'avec la petite fille qui lutte actuellement pour sa vie. Gardons-la tous dans nos prières. Nous sommes éternellement reconnaissants à la GRC et à tous les premiers intervenants pour leur rapidité et leur courage ce jour-là. Leurs actions et leur bravoure ont sauvé des vies.

• (1450)

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Raquel Dancho (Kildonan—St. Paul, PCC): Monsieur le Président, malgré les investissements de 52 milliards de dollars faits par les libéraux pour créer une chaîne d'approvisionnement pour les véhicules électriques au Canada, la grande majorité des véhicules électriques achetés ici ne sont pas fabriqués ici. Aujourd'hui, malgré les subventions massives du gouvernement, les constructeurs automobiles enregistrent des pertes de plusieurs milliards de dollars sur les véhicules électriques et abandonnent ou retardent leurs projets dans ce segment.

Les libéraux en remettent avec leur nouvelle subvention de 2,3 milliards de dollars pour les véhicules électriques, qui obligera les travailleurs canadiens à subventionner l'achat de véhicules électriques fabriqués à l'étranger, y compris aux États-Unis. Dans une période comme celle-ci, c'est inadmissible.

Les libéraux vont-ils changer de cap et empêcher que l'argent des contribuables canadiens serve à financer des véhicules électriques fabriqués aux États-Unis?

L'hon. Mélanie Joly (ministre de l'Industrie et ministre responsable de Développement économique Canada pour les régions du Québec, Lib.): Monsieur le Président, évidemment, nous préconisons l'abordabilité. Nous croyons que les Canadiens peuvent avoir accès à des incitatifs pour les véhicules électriques, par exemple jusqu'à 5 000 \$ pour une voiture coûtant jusqu'à 50 000 \$, ainsi qu'à des incitatifs pour les véhicules électriques canadiens, car nous croyons évidemment que l'avenir de l'industrie réside dans l'électrification. Récemment, les ventes de véhicules électriques ont dépassé celles des voitures à combustion en Europe. Parallèlement, nous savons que, d'ici 5 ans, 40 % de toutes les voitures dans le monde seront électriques.

Notre plan consiste à faire en sorte que l'industrie canadienne soit à l'avant-garde de l'innovation et que de bons emplois soient créés ici.

Raquel Dancho (Kildonan—St. Paul, PCC): Monsieur le Président, le fait est que les droits de douane américains ont coûté 5 000 emplois dans le secteur automobile canadien et des dizaines de milliers d'autres dans l'ensemble du secteur manufacturier. Pendant ce temps, les libéraux ont créé un programme de 2,3 milliards de dollars financé par les contribuables qui subventionnera l'achat de véhicules électriques fabriqués aux États-Unis. Ce programme profitera directement au secteur automobile américain, alors que les États-Unis tentent de détruire le nôtre.

C'est une erreur, et la ministre pourrait facilement y remédier. Va-t-elle le faire?

L'hon. Mélanie Joly (ministre de l'Industrie et ministre responsable de Développement économique Canada pour les régions du Québec, Lib.): Monsieur le Président, j'ai beaucoup d'estime pour ma collègue et je la respecte énormément, mais elle sait très bien que notre industrie automobile est confrontée à des défis importants. Il a fallu des mois aux conservateurs pour dénoncer les droits de douane imposés par les États-Unis sur les automobiles.

Nous savons que l'ensemble du secteur est intégré en Amérique du Nord, entre le Canada, les États-Unis et le Mexique. Lorsqu'elle parle des véhicules électriques fabriqués aux États-Unis, elle et ses collègues conservateurs doivent tenir compte du fait que ces véhicules contiennent des pièces automobiles canadiennes.

Questions orales

Va-t-elle s'en prendre aux travailleurs canadiens qui fabriquent des pièces automobiles en Ontario? C'est ma question.

Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC): Monsieur le Président, mardi dernier, j'étais à Toronto pour participer à la conférence d'Unifor sur les métiers spécialisés, en après-midi et en soirée. Les participants à cette conférence sont les hommes et les femmes qui veillent au bon fonctionnement des machines et de l'équipement dans nos usines automobiles. Quand je leur ai appris que leurs impôts serviraient à subventionner l'achat de véhicules électriques américains, ils étaient scandalisés et révoltés. Ils n'en revenaient tout simplement pas.

La question est simple: pourquoi l'argent des contribuables canadiens devrait-il servir à encourager l'achat de véhicules électriques américains, alors que Donald Trump cherche à ruiner notre industrie automobile? Les libéraux feront-ils enfin preuve de solidarité envers les travailleurs en abolissant les mesures incitatives pour les véhicules électriques américains?

L'hon. Mélanie Joly (ministre de l'Industrie et ministre responsable de Développement économique Canada pour les régions du Québec, Lib.): Monsieur le Président, mon collègue a enfin rencontré les travailleurs d'Unifor. Il lui aura fallu des mois pour le faire.

Nous sommes en communication avec Unifor depuis le tout début, bien avant l'imposition des droits de douane américains. Nous collaborons avec eux pour garantir une approche concertée — une véritable Équipe Canada —, car les conservateurs ont mis des mois avant de dénoncer les droits de douane américains qui portent atteinte aux travailleurs canadiens de l'automobile.

Nous nous battons pour l'industrie. Que ce soit l'industrie, les entreprises, les travailleurs de l'automobile ou les syndicats, tout le monde appuie la stratégie de l'automobile, même le premier ministre Ford. Pourquoi les conservateurs s'y opposent-ils?

Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC): Monsieur le Président, je rencontre des travailleurs de l'automobile depuis deux ans. C'est de cette façon que nous avons élaboré notre politique visant à exonérer toutes les automobiles canadiennes de la TVH. En fait, c'était une idée des travailleurs syndiqués. S'il y a une idée qui n'est pas la leur, c'est celle de donner l'argent de leurs impôts aux États-Unis de Donald Trump pour qu'ils fabriquent des véhicules américains.

Les libéraux refusent de répondre à cette question: pourquoi accordent-ils ces subventions pour des véhicules électriques fabriqués aux États-Unis alors que l'objectif déclaré de Donald Trump est de détruire l'industrie automobile canadienne? C'est gênant. C'est une honte. C'est révoltant. Ils devraient regarder les travailleurs canadiens de l'automobile dans les yeux et s'excuser, mais je sais qu'ils ne le feront pas.

• (1455)

Peter Fragiskatos (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté, Lib.): Monsieur le Président, je connais mon collègue depuis longtemps. Il est passionné, je le reconnais, mais cette passion l'amène parfois à agir un peu trop hâtivement. Il a oublié de parler aux syndicats.

Questions orales

Plus tôt cette semaine, le député et d'autres conservateurs ont souligné la situation des travailleurs de l'usine CAMI à Ingersoll. Ils ont parlé de la retenue des indemnités de départ. Ce que le député a oublié de faire, c'est de parler à Unifor. La section locale 88 d'Ingersoll a publié une déclaration. Je vais la passer en revue pour lui; nous pourrions l'examiner ensemble. Elle dit que les « manœuvres politiques » des conservateurs sont inacceptables et qu'ils ne devraient pas profiter des travailleurs d'Ingersoll. C'est une citation directe. C'est inacceptable.

Tony Baldinelli (Niagara Falls—Niagara-on-the-Lake, PCC): Monsieur le Président, la nouvelle stratégie du gouvernement en matière de véhicules électriques ne fait pas passer les travailleurs et les constructeurs automobiles canadiens en premier. En quoi le fait d'autoriser l'arrivée au Canada de 49 000 véhicules électriques fabriqués en Chine et de subventionner l'achat de véhicules électriques fabriqués aux États-Unis aidera-t-il les travailleurs de GM à St. Catharines qui ont été licenciés? Ils s'inquiètent de l'avenir de cette usine de fabrication de moteurs. GM est établie à St. Catharines depuis 1929.

Les libéraux appuieront-ils notre motion visant à cesser de forcer les travailleurs canadiens à subventionner les véhicules fabriqués à l'étranger et à supprimer la TPS sur les véhicules fabriqués au Canada?

Leslie Church (secrétaire parlementaire des secrétaires d'État pour le Travail, pour l'Enfance et la Jeunesse, et pour les Aînés, et de la ministre de l'Emploi et des Familles (Personnes en situation de handicap), Lib.): Monsieur le Président, nous sommes solidaires des travailleurs de l'automobile, des syndicats et des entreprises qui sont au cœur des collectivités canadiennes, et ils nous appuient eux aussi. Des travailleurs de l'automobile, des maires, des dirigeants syndicaux et des premiers ministres provinciaux, y compris le premier ministre Ford, ont qualifié cette stratégie d'excellente pour le secteur de l'automobile.

Je vais lire ce qui suit à la Chambre. Le président de la section locale 200 d'Unifor, à Windsor, qui préside le conseil de l'automobile d'Unifor, se dit « ravi » des mesures mises en place dans le cadre de la stratégie de l'automobile du Canada. Il dit: « Nous instaurons un troisième quart de travail et nous voulons nous assurer qu'il reste en place. Cette mesure incitative est très importante pour notre collectivité. J'ai été ravi de voir [le gouvernement] la mettre en place. »

Tony Baldinelli (Niagara Falls—Niagara-on-the-Lake, PCC): Monsieur le Président, cette députée ne s'est pas entretenue avec les membres d'Unifor à St. Catharines, qui avaient une usine de moteurs électriques à batterie dont GM s'est débarrassé parce que le produit ne se vendait pas.

Le gouvernement du Canada ne devrait pas subventionner les véhicules électriques fabriqués aux États-Unis avec l'argent des contribuables canadiens, surtout dans un contexte où les mesures prises par les États-Unis ont déjà coûté 5 000 emplois dans le secteur canadien de l'automobile. Les libéraux se joindront-ils à nous pour enfin donner la priorité aux Canadiens en appuyant notre motion conservatrice visant à supprimer la TPS sur les véhicules fabriqués au Canada?

L'hon. Mélanie Joly (ministre de l'Industrie et ministre responsable de Développement économique Canada pour les régions du Québec, Lib.): Monsieur le Président, je sais que mon collègue se bat avec acharnement pour changer le discours, mais la stratégie pour l'industrie automobile a été dévoilée il y a déjà une

semaine et tout le monde l'approuve, y compris, bien sûr, les travailleurs d'Unifor qui travaillent chez GM à St. Catharines, le premier ministre Ford, un conservateur endurci, comme nous le savons tous, de même que les acteurs de l'industrie et les travailleurs du secteur des pièces automobiles. Bref, tout le monde l'approuve. Pourquoi? Parce que, fondamentalement, c'est un bon plan.

Nous savons que l'industrie s'oriente vers l'électrification. Les capitaux suivent cette innovation. Nous n'allons pas freiner les travailleurs canadiens; nous allons les protéger.

Connie Cody (Cambridge, PCC): Monsieur le Président, après des mois de pressions de la part des conservateurs, le gouvernement met enfin un frein à une mesure idéologique, l'obligation relative aux véhicules électriques, mais ce n'est pas le nouveau programme d'incitatifs pour les véhicules électriques qui protégera les travailleurs canadiens de l'automobile. Cela ne fera que subventionner Tesla et envoyer l'argent des contribuables de l'autre côté de la frontière.

Le gouvernement qui voulait qu'on joue du coude a fini par baisser les bras. Il soutient l'économie d'autres pays tout en abandonnant les travailleurs canadiens à leur sort. Les politiques du gouvernement libéral nuisent au secteur canadien de la fabrication de véhicules et au gagne-pain des travailleurs canadiens. Quand les libéraux vont-ils enfin remettre le Canada sur la bonne voie au lieu de capituler devant Donald Trump et Elon Musk?

L'hon. Mélanie Joly (ministre de l'Industrie et ministre responsable de Développement économique Canada pour les régions du Québec, Lib.): Monsieur le Président, ce que les conservateurs doivent comprendre en ce moment, c'est que l'industrie a besoin de prévisibilité et de clarté. C'est ce que nous avons pu offrir dans le contexte de la révision de l'Accord Canada—États-Unis—Mexique. Grâce à cela, nous avons maintenant des discussions avec des constructeurs automobiles allemands, coréens et chinois qui veulent investir au Canada et créer de bons emplois.

Pourquoi les conservateurs sont-ils fondamentalement opposés à notre plan, alors que les intervenants du marché estiment qu'il s'agit d'un bon plan et que le Canada est un excellent endroit où investir?

Chris Lewis (Essex, PCC): Monsieur le Président, le secteur automobile d'Essex-Windsor ne se limite pas aux chaînes de montage; il compte aussi des fabricants de moules, des ateliers d'usinage, des fournisseurs de pièces et des entreprises d'automatisation.

Alors que les libéraux ont promis de protéger les emplois, ils distribuent de l'argent à des fabricants américains de véhicules électriques, ils importent des véhicules électriques chinois et ils font disparaître le gagne-pain de milliers de familles. La politique sur les véhicules électriques était censée protéger les travailleurs.

Les libéraux cesseront-ils de forcer les travailleurs canadiens à subventionner des véhicules fabriqués à l'étranger et supprimeront-ils la TPS sur les nouveaux véhicules fabriqués au Canada?

• (1500)

Peter Fragiskatos (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté, Lib.): Monsieur le Président, la ministre de l'Industrie et le premier ministre, de même que tous les ministres et l'ensemble du caucus, sont déterminés à assurer le bien-être et l'avenir des travailleurs canadiens de l'automobile et de leur secteur.

Questions orales

J'invite les conservateurs à appuyer le gouvernement alors qu'il continue de voir à ce que des mesures soient mises en place pour assurer la vigueur future de ce secteur.

Ned Kuruc (Hamilton-Est—Stoney Creek, PCC): Monsieur le Président, les contribuables canadiens ne devraient pas avoir à subventionner les véhicules électriques fabriqués aux États-Unis alors que le conflit commercial avec ce pays a déjà coûté 5 000 emplois dans le secteur automobile canadien et 37 000 emplois dans le secteur manufacturier depuis l'entrée en fonction du premier ministre. Ce dernier doit cesser d'insulter les travailleurs de l'automobile d'Hamilton et collaborer avec nous pour accorder la priorité aux emplois dans le secteur canadien de l'automobile.

En ce moment, le secteur canadien de l'automobile a besoin d'unité et de mesures pour tenir tête à Donald Trump. Les libéraux se joindront-ils à nous et appuieront-ils notre motion visant à éliminer la TPS sur les véhicules neufs fabriqués au Canada?

L'hon. Mélanie Joly (ministre de l'Industrie et ministre responsable de Développement économique Canada pour les régions du Québec, Lib.): Monsieur le Président, bien sûr, si les conservateurs connaissaient bien la stratégie automobile, ils sauraient que nous appuyons déjà le secteur canadien de l'automobile et les véhicules fabriqués au Canada. Je parle de la Dodge Charger et de la Pacifica. Nous sommes convaincus qu'il y en aura d'autres parce qu'il y aura davantage d'investissements dans le secteur.

Les conservateurs posent tous la même question. Je suppose que leur chef leur a donné une feuille à lire. Essentiellement, ce qu'ils doivent se rappeler, c'est que les Canadiens appuient cette mesure parce que tout le secteur l'appuie.

* * *

[Français]

LA SÉCURITÉ PUBLIQUE

L'hon. Greg Fergus (Hull—Aylmer, Lib.): Monsieur le Président, un profond chagrin traverse notre pays cette semaine, notamment à Kitigan Zibi, ce que la députée de Pontiac—Kitigan Zibi a décrit d'une façon très éloquente plus tôt aujourd'hui. Deux jeunes vies ont été fauchées beaucoup trop tôt, laissant leurs proches et toute leur communauté dans le deuil.

La secrétaire d'État à la Nature peut-elle faire part de ses pensées et de ses réflexions sur ce tragique incident survenu dans la belle province du Québec?

L'hon. Nathalie Provost (secrétaire d'État (Nature), Lib.): Monsieur le Président, c'est avec un cœur déjà très alourdi par la tragédie de Tumbler Ridge que je me lève à la Chambre aujourd'hui pour adresser mes plus sincères condoléances à la famille et aux proches des deux jeunes victimes anishinabe de Kitigan Zibi.

On n'a pas beaucoup de mots pour expliquer une telle tragédie, qui s'ajoute à une semaine assez noire. Utiliser des enfants un peu comme une arme pour faire du mal est incompréhensible.

Je veux dire que je suis de tout cœur avec la communauté de Kitigan Zibi, avec tous ceux qui ont à soutenir cette famille, avec ma collègue et consœur et avec tous ceux qui auront à intervenir auprès de cette famille et des proches. Il y a les premiers aidants. Il y aura des gens du milieu de la santé.

C'est extrêmement difficile à comprendre. Je veux donc, avec mes collègues, offrir mes pensées à tous ces gens.

Je leur souhaite bon courage.

[Traduction]

Sukhman Gill (Abbotsford—Langley-Sud, PCC): Monsieur le Président, la Colombie-Britannique est aux prises avec une crise de sécurité publique. Le nombre de cas d'extorsion n'a jamais été aussi élevé et les membres de ma collectivité vivent dans la peur constante. La police d'Abbotsford a été claire. Elle demande aux élus d'agir de toute urgence et de transcender les lignes de parti pour lutter contre ces menaces persistantes. Il faut assurer la sécurité des Canadiens dès maintenant.

Les libéraux agiront-ils aujourd'hui et voteront-ils en faveur du plan des conservateurs, qui est appuyé par le premier ministre néo-démocrate de la Colombie-Britannique, afin que les personnes reconnues coupables de crimes graves ne puissent pas exploiter notre système de détermination du statut de réfugié pour rester au Canada?

L'hon. Randeep Sarai (secrétaire d'État (Développement international), Lib.): Monsieur le Président, le premier ministre de la province, ainsi que le maire et le chef de police de la ville d'Abbotsford ont tous demandé aux députés de transcender les lignes de parti pour faire adopter les projets de loi C-2, C-12 et C-14.

Je pensais autrefois que les conservateurs faisaient simplement de l'obstruction, mais en réalité, je crois qu'ils ne lisent même pas les projets de loi. S'ils les lisaient, ils sauraient que le fait de les adopter, de les promulguer et de fournir à la police les outils dont elle a besoin dès maintenant aurait un effet considérable.

● (1505)

Brad Redekopp (Saskatoon-Ouest, PCC): Monsieur le Président, apparemment, le ministre n'était pas là mardi. L'extorsion est bien réelle, et ce sont les nouveaux arrivants au Canada qui en souffrent.

Voici un exemple d'une lettre d'extorsion que des gens d'Abbotsford ont reçue:

ATTENTION... nous sommes... des membres de gangs indiens, nous voulons notre part de vos revenus comme paiement de protection...

Nous ne demandons que 2 millions... en liquide... nous avons des liens partout, ne nous ignorez pas, cela vous causerait beaucoup de mal... nous vous avons donné 1 mois pour décider...

Des menaces comme celle-ci sont suivies d'incendies criminels, de fusillades et de meurtres. S'ils se font prendre, les auteurs revendiquent le statut de réfugié. Le gouvernement appuiera-t-il notre motion visant à empêcher les personnes accusées de crimes graves de revendiquer le statut de réfugié pour échapper à la justice?

L'hon. Ruby Sahota (secrétaire d'État (Lutte contre la criminalité), Lib.): Monsieur le Président, l'extorsion est une réalité et nous la prenons très au sérieux. C'est pourquoi, en juin dernier, nous avons présenté des mesures sur l'accès légal dans le projet de loi C-2. Ces mesures permettraient à la police d'enquêter rapidement sur ce type de crimes, ainsi que sur les crimes commis contre les enfants. Il est important pour nous de donner aux forces de l'ordre les outils dont elles ont besoin pour lutter contre les criminels.

La motion présentée par les conservateurs est essentiellement inutile. Grâce au projet de loi C-12, toutes les demandes d'asile dont ils parlent seraient rejetées.

Questions orales

L'hon. Michelle Rempel Garner (Calgary Nose Hill, PCC): Monsieur le Président, contrairement à ce que les libéraux prétendent aujourd'hui, tout ne va pas bien, et le statu quo met des vies en danger. Si ce qu'ils disent aujourd'hui est vrai, les libéraux ne devraient avoir aucun problème à appuyer notre motion qui empêcherait les auteurs d'extorsion qui n'ont pas la citoyenneté canadienne et qui tirent sur des habitations à Surrey et à Brampton de présenter une demande d'asile bidon ou d'obtenir une peine clémente pour éviter le renvoi.

Pourquoi les libéraux sont-ils si déterminés à permettre à des auteurs d'extorsion qui n'ont pas la citoyenneté canadienne d'entraîner la loi et de rester ici?

L'hon. Ruby Sahota (secrétaire d'État (Lutte contre la criminalité), Lib.): Monsieur le Président, les mesures dont je parle au sujet de l'asile dans le projet de loi C-12, qui est actuellement au Sénat, ont été initialement présentées à la Chambre en juin dernier, dans le projet de loi C-2. Si les conservateurs n'avaient pas fait de l'obstruction à ce moment-là et s'ils avaient coopéré avec nous, les demandes d'asile dont parle la députée ne seraient pas acceptées.

Toutefois, il y a une bonne nouvelle. Une fois que le projet de loi C-12 aura été adopté au Sénat, les demandes qui ont été présentées seront annulées.

* * *

LE LOGEMENT

Julie Dzerowicz (Davenport, Lib.): Monsieur le Président, voici une excellente nouvelle. Plus qu'une simple promesse, Maisons Canada produit déjà des résultats concrets pour les Canadiens. La phase 2 de Dunn House, située dans le quartier de Parkdale, à Toronto, en est un bel exemple: elle fournira des logements avec services de soutien à des aînés à risque.

La ministre de l'Emploi et des Familles peut-elle, au nom du ministre du Logement et de l'Infrastructure, dire à la Chambre en quoi ce projet reflète l'approche du gouvernement visant à accélérer la construction de logements abordables partout au pays?

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, la députée de Davenport est une ardente défenseure des aînés et du logement partout au Canada.

Le gouvernement veille à ce que les aînés puissent vieillir chez eux dans la dignité et en bénéficiant du soutien dont ils ont besoin. En effet, la Dunn House offre des logements dont le loyer est proportionné au revenu pour les aînés à risque de Toronto, ce qui les aide à vivre en sécurité et de façon autonome. Les conservateurs veulent un chiffre. Au cours du dernier mois seulement, nous avons construit 7 500 nouveaux logements en Nouvelle-Écosse, au Québec et en Ontario. Pourquoi font-ils obstacle...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: Le député de Foothills a la parole.

* * *

LE COMMERCE INTERNATIONAL

John Barlow (Foothills, PCC): Monsieur le Président, les agriculteurs canadiens craignent qu'une annonce faite par Pékin aujourd'hui signifie qu'il n'y a pas d'accord visant à réduire les droits de douane sur le canola.

Le 16 janvier, le premier ministre a déclaré qu'il s'était lancé dans un « nouveau partenariat stratégique » avec la République populaire de Chine. Il a déclaré: « Le Canada s'attend à ce que, d'ici le 1^{er} mars, la Chine réduise les droits de douane sur les graines de canola canadiennes à un taux combiné d'environ 15 %. » Aujourd'hui, Reuters a déclaré que Pékin a reporté au 9 mars sa décision concernant les droits de douane sur le canola. Sans décision, il n'y a pas d'entente.

Pourquoi le premier ministre a-t-il induit les agriculteurs canadiens en erreur au sujet d'un accord visant à réduire les droits de douane sur le canola qui leur sont imposés?

L'hon. Heath MacDonald (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, je suis très heureux que l'opposition commence maintenant à parler du canola. Combien de temps s'est écoulé depuis notre retour de Chine? Pendant toute cette période, je n'ai jamais entendu parler du canola. Il y a des cultures de canola dans la nouvelle circonscription du chef de l'opposition.

Nous travaillons fort. Nous allons continuer de travailler fort. Les voies de communication sont ouvertes avec la Chine, et nous allons continuer de travailler avec la Chine et avec tous nos partenaires commerciaux. J'ai rencontré les producteurs de canola la semaine dernière à Ottawa. Nous avons eu une très bonne réunion. Nous allons continuer de travailler avec la Chine et nos contacts dans ce pays.

* * *

● (1510)

LA SANTÉ MENTALE ET LES DÉPENDANCES

Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD): Monsieur le Président, le Canada traverse une crise de santé mentale, et les jeunes sont les plus durement touchés. Pourtant, les services de counseling, la thérapie et les traitements dépendent toujours des avantages sociaux qu'offre l'employeur ou des moyens financiers de chacun dans un système à deux vitesses. Le Bureau du directeur parlementaire du budget a confirmé que l'intégration des soins de santé mentale dans la Loi canadienne sur la santé et l'atteinte de la parité avec les soins de santé physique grâce au projet de loi C-201 ne coûteraient que 1,5 % du total des dépenses publiques en santé.

La ministre va-t-elle agir dès maintenant et faire entrer les soins de santé mentale dans le champ d'application de la Loi canadienne sur la santé, oui ou non?

[Français]

L'hon. Marjorie Michel (ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, mon collègue sait très bien que la santé mentale des Canadiens est au centre de mes préoccupations.

Les services de santé, y compris de santé mentale, puisque c'est de la santé, sont la responsabilité des provinces. Je travaille de près avec mes partenaires provinciaux pour qu'ils offrent les meilleurs services aux Canadiens.

[Traduction]

LES INSTITUTIONS DÉMOCRATIQUES

Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, nous savons que l'ingérence étrangère constitue une menace pour la démocratie canadienne. La commission Hogue l'a confirmé, et nous prenons des mesures, au niveau fédéral pour les élections fédérales, afin de contrer cette menace.

Des mesures sont-elles prises actuellement pour contrer la menace d'ingérence étrangère dans les référendums provinciaux qui pourraient mener à la division du pays, alors que nous savons que certaines personnes à la Maison-Blanche encouragent le séparatisme? Que faisons-nous pour nous préparer?

L'hon. Steven MacKinnon (ministre des Transports et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, toute ingérence étrangère dans notre démocratie, à quelque niveau que ce soit, est inacceptable. Le gouvernement prend évidemment bonne note de...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: Nous devons entendre la réponse.

Je demanderais au leader du gouvernement à la Chambre de recommencer sa réponse.

L'hon. Steven MacKinnon: Monsieur le Président, toute ingérence étrangère et toute répression transnationale à quelque niveau que ce soit dans notre démocratie sont absolument inacceptables. Nous prenons bonne note des recommandations de la commission Hogue, et mes collègues et moi-même y répondrons de manière plus détaillée en temps opportun.

Comme l'a souligné la députée, nous prenons des mesures pour protéger le Canada contre nos adversaires et pour mieux renseigner le public au sujet de ces menaces. Nous nous opposerons fermement à toute tentative visant à miner notre démocratie, et nous prendrons des mesures très vigoureuses pour empêcher quiconque de nuire à notre unité.

* * *

[Français]

RECOURS AU RÈGLEMENT

LES QUESTIONS ORALES

Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Monsieur le Président, je juge avoir formulé un propos non parlementaire et j'aimerais utiliser votre pouvoir pour le retirer, s'il vous plaît.

Le Président: C'est très apprécié et c'est un geste honorable.

Je remercie le député.

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

TRAVAUX DES SUBSIDES

MOTION DE L'OPPOSITION — LES CRIMES GRAVES ET LES DEMANDES D'ASILE

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 10 février, de la motion.

Le Président: Comme il est 15 h 13, conformément à l'ordre adopté le mercredi 11 février, la Chambre passe maintenant au vote

Travaux des subsides

par appel nominal différé sur la motion de la députée de Calgary Nose Hill concernant les crédits.

Convoquez les députés.

Après l'appel de la sonnerie:

Le Président: Le vote porte sur la motion. Puis-je me dispenser de lire celle-ci?

Des voix: Non.

[La présidence donne lecture de la motion.]

● (1525)

[Français]

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

(Vote n° 67)

POUR

Députés

Aboultaif	Aitchison
Albas	Allison
Anderson	Anstey
Arnold	Au
Baber	Bailey
Baldinelli	Barlow
Barrett	Bélanger (Sudbury East—Manitoulin—Nickel Belt)
Berthold	Bexte
Bezan	Block
Bonk	Borrelli
Bragdon	Brassard
Brock	Calkins
Caputo	Chambers
Chong	Cobena
Cody	Cooper
Dalton	Dancho
Davidson	Davies (Niagara South)
Dawson	Deltell
DeRidder	Diotte
Doherty	Dowdall
Duncan	Epp
Falk (Battlefords—Lloydminster—Meadow Lake)	Falk (Provencher)
Gallant	Généreux
Genuis	Gill (Calgary Skyview)
Gill (Windsor West)	Gill (Abbotsford—South Langley)
Gladu	Godin
Goodridge	Gourde
Groleau	Guglielmin
Gunn	Hardy
Ho	Hoback
Holman	Jackson
Jansen	Jivani
Kelly	Khanna
Kirkland	Kmiec
Konanz	Kram
Kramp-Neuman	Kronis
Kuruc	Kusie
Lake	Lawrence
Lawton	Lefebvre
Leslie	Lewis (Essex)
Lewis (Haldimand—Norfolk)	Lloyd
Lobb	Mahal
Majumdar	Malette (Kapuskasing—Timmins—Mushkego-wuk)
Mantle	Martel
Mazier	McCauley
McLean (Calgary Centre)	Melillo
Menegakis	Moore
Morin	Motz

Travaux des subsides

Nater
Paul-Hus
Redekopp
Rempel Garner
Richards
Ross
Ruff
Schmale
Shipley
Steinley
Strahl
Stubbs
Tochor
Van Popta
Viersen
Wagantall
Waugh
Zimmer— 131

Patzer
Poilievre
Reid
Reynolds
Rood
Rowe
Scheer
Seeback
Small
Stevenson
Strauss
Thomas
Tolmie
Vien
Vis
Warkentin
Williamson

Lapointe (Rivière-des-Mille-Îles)
Larouche
Lauzon
Lavoie
Leitão
Lightbound
Louis (Kitchener—Conestoga)
MacDonald (Malpeque)
MacKinnon (Gatineau)
Maloney
McKelvie
McKnight
McPherson
Mendès
Miedema
Mingarelli
Myles
Nathan
Noormohamed
Ntumba
O'Rourke
Perron
Plamondon
Provost
Rana
Romanado
Sahota
Sarai
Savard-Tremblay
Schieffe
Sheehan
Simard
Solomon
Ste-Marie
Sudds
Thériault
Turnbull
Vandenbeld
Watchorn
Wilkinson
Zahid
Zuberi— 191

Lapointe (Sudbury)
Lattanzio
Lavack
LeBlanc
Lemire
Long
Ma
MacDonald (Cardigan)
Malette (Bay of Quinte)
May
McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)
McLean (Esquimalt—Saanich—Sooke)
Ménard
Michel
Miller
Morrissey
Naqvi
Nguyen
Normandin
Olszewski
Osborne
Petitpas Taylor
Powlowski
Ramsay
Rocheffort
Royer
Saini
Sari
Sawatzky
Sgro
Sidhu (Brampton South)
Sodhi
Sousa
St-Pierre
Tesser Derksen
Thompson
Valdez
Villeneuve
Weiler
Yip
Zerucelli

CONTRE

Députés

Acan
Ali
Auguste
Baker
Barsalou-Duval
Beaulieu
Belanger (Desnethé—Missinippi—Churchill River)
Bittle
Blanchette-Joncas
Bonin
Brière
Carney
Casey
Champagne
Chang
Chatel
Chenette
Church
Connors
Coteau
Dandurand
Davies (Vancouver Kingsway)
d'Entremont
Deschênes-Thériault
Dhaliwal
Diab
Duguid
Earle
El-Khoury
Eyolfson
Fanjoy
Fisher
Fortier
Fragiskatos
Fry
Gaheer
Garon
Gaudreau
Gerretsen

Al Soud
Alty
Bains
Bardeesy
Battiste
Beech
Bendayan
Blanchet
Blois
Boulerice
Brunelle-Duceppe
Carr
Chagger
Champoux
Chartrand
Chen
Chi
Clark
Cormier
Dabrusin
Danko
DeBellefeuille
Deschênes
Desrochers
Dhillon
Duclos
Dzerowicz
Ehsassi
Erskine-Smith
Fancy
Fergus
Fonseca
Fortin
Fraser
Fuhr
Gaaney
Gasparro
Gazan
Gill (Côte-Nord—Kawawachikamach—Nitassinan)
Grant
Guay
Gull-Masty
Hanley
Hepfner
Hodgson
Housefather
Iacono
Jaczek
Joly
Kayabaga
Khalid
Koutrakis
Lalonde
Lamoureux

Miedema
Mingarelli
Myles
Nathan
Noormohamed
Ntumba
O'Rourke
Perron
Plamondon
Provost
Rana
Romanado
Sahota
Sarai
Savard-Tremblay
Schieffe
Sheehan
Simard
Solomon
Ste-Marie
Sudds
Thériault
Turnbull
Vandenbeld
Watchorn
Wilkinson
Zahid
Zuberi— 191

PAIRÉS

Députés

Anand
Gill (Brampton West)
Kibble
McKenzie
Muys
Roberts
Sidhu (Brampton East)
Anandasangaree
Gill (Calgary McKnight)
McGuinty
Morrison
Oliphant
Robertson
van Koeverden— 14

Le Président: Je déclare la motion rejetée.

AFFAIRES ÉMANANT DES DÉPUTÉS

[Traduction]

LOI SUR LA STRATÉGIE NATIONALE SUR LE LOGEMENT POUR LES JEUNES CANADIENS

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 5 février, de la motion portant que le projet de loi C-227, Loi prévoyant l'élaboration d'une stratégie nationale sur le logement pour les jeunes Canadiens, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

Le Président: Conformément à l'ordre adopté le mercredi 11 février, la Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi C-227, sous la rubrique des affaires émanant des députés.

• (1535)

[Français]

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

(Vote n° 68)

POUR

Députés

Acan	Al Soud
Ali	Alty
Auguste	Bains
Baker	Bardeesy
Battiste	Beech
Belanger (Desnethé—Missinippi—Churchill River)	Bendayan
Bittle	Blois
Boulerice	Brière
Carney	Carr
Casey	Chagger
Champagne	Chang
Chartrand	Chatel
Chen	Chenette
Chi	Church
Clark	Connors
Cormier	Coteau
Dabrusin	Dandurand
Danko	Davies (Vancouver Kingsway)
d'Entremont	Deschênes-Thériault
Desrochers	Dhaliwal
Dhillon	Diab
Duclos	Duguid
Dzerowicz	Earle
Ehsassi	El-Khoury
Erskine-Smith	Eyolfson
Fancy	Fanjoy
Fergus	Fisher
Fonseca	Fortier
Fragiskatos	Fraser
Fry	Fuhr
Gaheer	Gainey
Gasparro	Gazan
Gerretsen	Gould
Grant	Greaves
Guay	Guilbeault
Gull-Masty	Hajdu
Hanley	Harrison
Hepfner	Hirtle
Hodgson	Hogan
Housefather	Hussen
Iacono	Idlout
Jaczek	Johns
Joly	Joseph
Kayabaga	Kelloway
Khalid	Klassen
Koutrakis	Kwan
Lalonde	Lambropoulos
Lamoureux	Lapointe (Rivière-des-Mille-Îles)
Lapointe (Sudbury)	Lattanzio

Lauzon	Lavack
Lavoie	LeBlanc
Leitão	Lightbound
Long	Louis (Kitchener—Conestoga)
Ma	MacDonald (Malpeque)
MacDonald (Cardigan)	MacKinnon (Gatineau)
Malette (Bay of Quinte)	Maloney
May	McKelvie
McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)	McKnight
McLean (Esquimalt—Saanich—Sooke)	McPherson
Ménard	Mendès
Michel	Miedema
Miller	Mingarelli
Morrissey	Myles
Naqvi	Nathan
Nguyen	Noormohamed
Ntumba	Olszewski
O'Rourke	Osborne
Petitpas Taylor	Powlowski
Provost	Ramsay
Rana	Rochefort
Romanado	Royer
Sahota	Saini
Sarai	Sari
Sawatzky	Schiefke
Sgro	Sheehan
Sidhu (Brampton South)	Sodhi
Solomon	Sousa
St-Pierre	Sudds
Tesser Derksen	Thompson
Turnbull	Valdez
Vandenbeld	Villeneuve
Watchorn	Weiler
Wilkinson	Yip
Zahid	Zerucelli
Zuberi— 169	

Affaires émanant des députés

CONTRE

Députés

Aboultiaf	Aitchison
Albas	Allison
Anderson	Anstey
Arnold	Au
Baber	Bailey
Baldinelli	Barlow
Barrett	Barsalou-Duval
Beaulieu	Bélanger (Sudbury East—Manitoulin—Nickel Belt)
	Bexte
Berthold	Blanchet
Bezan	Block
Blanchette-Joncas	Bonk
Bonin	Bragdon
Borrelli	Brock
Brassard	Calkins
Brunelle-Duceppe	Chambers
Caputo	Chong
Champoux	Cody
Cobena	Dalton
Cooper	Davidson
Dancho	Dawson
Davies (Niagara South)	Deltell
DeBellefeuille	Deschênes
DeRidder	Doherty
Diotte	Duncan
Dowdall	Falk (Battlefords—Lloydminster—Meadow Lake)
Epp	

Affaires émanant des députés

Falk (Provencher)	Fortin
Gallant	Garon
Gaudreau	Généreux
Genuis	Gill (Calgary Skyview)
Gill (Windsor West)	Gill (Côte-Nord—Kawawachikamach—Nitassinan)
Gill (Abbotsford—South Langley)	Gladu
Godin	Goodridge
Gourde	Groleau
Guglielmin	Gunn
Hardy	Ho
Hoback	Holman
Jackson	Jansen
Jivani	Kelly
Khanna	Kirkland
Kmiec	Konanz
Kram	Kramp-Neuman
Kronis	Kuruc
Kusie	Lake
Larouche	Lawrence
Lawton	Lefebvre
Lemire	Leslie
Lewis (Essex)	Lewis (Haldimand—Norfolk)
Lloyd	Lobb
Mahal	Majumdar
Malette (Kapuskasing—Timmings—Mushkego-wuk)	Mantle
Martel	Mazier
McCauley	McLean (Calgary Centre)
Melillo	Menegakis
Moore	Morin
Motz	Nater
Normandin	Patzer
Paul-Hus	Perron
Plamondon	Poilievre
Redekopp	Reid
Rempel Garner	Reynolds
Richards	Rood
Ross	Rowe
Ruff	Savard-Tremblay
Scheer	Schmale
Seebach	Shipley
Simard	Small
Steinley	Ste-Marie
Stevenson	Strahl
Stubbs	Thériault
Thomas	Tochor
Tolmie	Van Popta
Vien	Viersen
Vis	Wagantall
Warkentin	Waugh
Williamson	Zimmer — 152

PAIRÉS

Députés	
Anand	Anandasangaree
Gill (Brampton West)	Gill (Calgary McKnight)
Kibble	McGuinty
McKenzie	Morrison
Muys	Oliphant
Roberts	Robertson
Sidhu (Brampton East)	van Koevorden — 14

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

[Traduction]

En conséquence, le projet de loi est renvoyé au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

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

LOI SUR LE MOIS DU PATRIMOINE UKRAINIEN

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 6 février, de la motion portant que le projet de loi S-210, Loi instituant le Mois du patrimoine ukrainien, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

Le Président: Conformément à l'ordre adopté le mercredi 11 février, la Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi S-210, sous la rubrique des affaires émanant des députés.

● (1550)

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

(Vote n° 69)

POUR

Députés	
Aboultiaf	Acan
Aitchison	Al Soud
Albas	Ali
Allison	Alty
Anderson	Anstey
Arnold	Au
Auguste	Baber
Bailey	Bains
Baker	Baldinelli
Bardeesy	Barlow
Barrett	Barsalou-Duval
Battiste	Beaulieu
Beech	Belanger (Desnethé—Mississippi—Churchill River)
Bélanger (Sudbury East—Manitoulin—Nickel Belt)	Bendayan
Berthold	Bexte
Bezan	Bittle
Blanchet	Blanchette-Joncas
Block	Blois
Bonin	Bonk
Borrelli	Boulerice
Bragdon	Brassard
Brière	Brock
Brunelle-Duceppe	Calkins
Caputo	Carney
Carr	Casey
Chagger	Chambers
Champagne	Champoux
Chang	Chartrand
Chatel	Chen
Chenette	Chi
Chong	Church
Clark	Cobena
Cody	Connors
Cooper	Cormier
Coteau	Dabrusin
Dalton	Dancho
Dandurand	Danko
Davidson	Davies (Vancouver Kingsway)
Davies (Niagara South)	Dawson
DeBellefeuille	Deltell
d'Entremont	DeRidder
Deschênes	Deschênes-Thériault
Desrochers	Dhaliwal
Dhillon	Diab
Diotte	Doherty
Dowdall	Duclos
Duguid	Duncan
Dzerowicz	Earle
Ehsassi	El-Khoury
Epp	Erskine-Smith
Eyolfson	Falk (Battlefords—Lloydminster—Meadow Lake)

Travaux de la Chambre

Falk (Provencher)	Fancy
Fanjoy	Fergus
Fisher	Fonseca
Fortier	Fortin
Fragiskatos	Fraser
Fry	Fuhr
Gaheer	Gainey
Gallant	Garon
Gasparro	Gaudreau
Gazan	Généreux
Genuis	Gerretsen
Gill (Calgary Skyview)	Gill (Windsor West)
Gill (Côte-Nord—Kawawachikamach—Nitassinan)	Gill (Abbotsford—South Langley)
Gladu	Godin
Goodridge	Gould
Gourde	Grant
Greaves	Groleau
Guay	Guglielmin
Guilbeault	Gull-Masty
Hajdu	Hanley
Hardy	Harrison
Hepfner	Hirtle
Ho	Hoback
Hodgson	Hogan
Holman	Housefather
Hussen	Iacono
Idlout	Jackson
Jaczek	Jansen
Johns	Joly
Joseph	Kayabaga
Kelloway	Kelly
Khalid	Khanna
Kirkland	Klassen
Kmiec	Konanz
Koutrakis	Kram
Kramp-Neuman	Kronis
Kuruc	Kusie
Kwan	Lake
Lalonde	Lambropoulos
Lamoureux	Lapointe (Rivière-des-Mille-Îles)
Lapointe (Sudbury)	Larouche
Lattanzio	Laizon
Lavack	Lavoie
Lawrence	Lawton
LeBlanc	Lefebvre
Leitão	Lemire
Leslie	Lewis (Essex)
Lewis (Haldimand—Norfolk)	Lightbound
Lloyd	Lobb
Long	Louis (Kitchener—Conestoga)
Ma	MacDonald (Malpeque)
MacDonald (Cardigan)	MacKinnon (Gatineau)
Mahal	Majumdar
Malette (Bay of Quinte)	Malette (Kapuska—Timmins—Mushkego-wuk)
Maloney	Martel
May	Mazier
McCauley	McKelvie
McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)	McKnight
McLean (Calgary Centre)	McLean (Esquimalt—Saanich—Sooke)
McPherson	Melillo
Ménard	Mendès
Menegakis	Michel
Miedema	Miller
Mingarelli	Moore
Morin	Morrissey
Motz	Myles
Naqvi	Nater
Nathan	Nguyen
Noormohamed	Normandin
Ntumba	Olsewski
O'Rourke	Osborne
Patzer	Paul-Hus
Perron	Petitpas Taylor
Plamondon	Poillievre
Powlowski	Provost
Ramsay	Rana

Redekopp	Reid
Rempel Garner	Reynolds
Richards	Rochefort
Romanado	Rood
Ross	Rowe
Royer	Ruff
Sahota	Saini
Sarai	Sari
Savard-Tremblay	Sawatzky
Scheer	Schiefke
Schmale	Seeback
Sgro	Sheehan
Shipley	Sidhu (Brampton South)
Simard	Small
Sodhi	Solomon
Sousa	Steinley
Ste-Marie	Stevenson
St-Pierre	Strahl
Stubbs	Sudds
Tesser Derksen	Thériault
Thomas	Thompson
Tochor	Tolmie
Turnbull	Valdez
Van Popta	Vandenbeld
Vien	Viersen
Villeneuve	Vis
Wagantall	Warkentin
Watchorn	Waugh
Weiler	Wilkinson
Williamson	Yip
Zahid	Zerucelli
Zimmer	Zuberi — 318

CONTRE

Aucun

PAIRÉS

Députés

Anand	Anandasangaree
Gill (Brampton West)	Gill (Calgary McKnight)
Kibble	McGuinty
McKenzie	Morrison
Muys	Oliphant
Roberts	Robertson
Sidhu (Brampton East)	van Koeverden — 14

Le Président: Je déclare la motion adoptée. En conséquence, le projet de loi est renvoyé au Comité permanent du patrimoine canadien.

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

Le Président: Je signale à la Chambre que la période consacrée aux ordres émanant du gouvernement sera prolongée de 36 minutes en raison des votes par appel nominal différés.

* * *

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. Rob Moore (Fundy Royal, PCC): Monsieur le Président, je souhaite à tous les députés une bonne semaine de relâche parlementaire, alors qu'ils s'apprentent à retourner dans leur circonscription respective.

J'aimerais demander à la leader adjointe du gouvernement à la Chambre des communes quel sera le plan à notre retour à Ottawa après la semaine de relâche parlementaire.

Travaux des subsides

L'hon. Arielle Kayabaga (London-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, je tiens moi aussi à souhaiter bon retour à tous les députés, qui s'apprentent à retourner dans leur circonscription. J'espère que ce sera pour eux l'occasion de renouer des liens et de répondre aux questions de beaucoup de nos concitoyens.

Je tiens également à exprimer ma profonde compassion et à présenter mes condoléances aux familles endeuillées de Tumbler Ridge et de la nation anishinabe de Kitigan Zibi. Étant moi-même une mère, je comprends à quel point cette épreuve est difficile. Je souhaite aux députés qui représentent ces régions de la force morale et de la sagesse dans les jours à venir.

Demain, nous passerons à l'étape du rapport et à celle de la troisième lecture du projet de loi C-14, sur les mesures de réforme concernant la mise en liberté sous caution et la détermination de la peine.

À notre retour de la semaine de relâche, lundi — et mercredi au besoin —, nous étudierons le projet de loi C-20, sur la constitution de Maisons Canada, à l'étape de la deuxième lecture.

[Français]

J'aimerais aussi informer la Chambre que le mardi 24 février sera un jour désigné.

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

TRAVAUX DES SUBSIDES

MOTION DE L'OPPOSITION — LA STRATÉGIE AUTOMOBILE

La Chambre reprend l'étude de la motion.

L'hon. Arielle Kayabaga (London-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, je vais partager mon temps de parole avec le député de Bourassa.

Avant de commencer, je tiens à souligner une fois de plus l'horrible tuerie qui a eu lieu à Tumbler Ridge, en Colombie-Britannique. Mes pensées accompagnent les familles qui ont perdu des êtres chers, les personnes qui ont subi des blessures et toute la collectivité, qui vit maintenant un deuil inimaginable. Les Canadiens sont unis dans ce deuil. Nous sommes tous profondément reconnaissants envers les premiers intervenants, qui ont fait preuve de courage et de professionnalisme face à cette tragédie.

Comme je l'ai déjà fait plus tôt, je tiens également à envoyer une pensée aux familles de la nation anishinabe de Kitigan Zibi. Deux communautés souffrent en ce moment d'avoir perdu des enfants. Comme je l'ai dit, je suis une mère. Je ne peux pas concevoir ce que vivent ces parents en ce moment. Au nom des familles de London-Ouest, je me permets d'offrir mes prières les plus sincères aux deux communautés et de prier pour elles afin de les aider à traverser les jours extrêmement difficiles qui les attendent.

La semaine dernière, le gouvernement a dévoilé sa stratégie automobile afin d'aider le secteur canadien de l'automobile à s'adapter aux changements profonds qui bouleversent l'économie mondiale. Ces changements se font déjà sentir d'un bout à l'autre du pays, et plus particulièrement dans le Sud-Ouest de l'Ontario, où l'automobile n'est pas qu'une industrie, mais bien la force motrice de l'économie. Pour cette région, le secteur de l'automobile représente des

emplois, des familles et la pérennisation des entreprises et des collectivités.

Qu'il s'agisse d'usines d'assemblage, de fabricants de pièces, d'ateliers d'outils et de matrices ou d'entreprises de technologie de pointe, le succès de la stratégie automobile du Canada aura des retombées directes sur le gagne-pain de centaines de milliers de personnes dans nos circonscriptions et de milliers de travailleurs dans notre région. Nulle part cette transformation n'est plus évidente qu'à St. Thomas. Cette localité située aux portes de London-Ouest s'inscrit depuis longtemps dans l'histoire du secteur secondaire au Canada. Aujourd'hui, elle se retrouve en première ligne de l'économie des véhicules électriques.

Les investissements consentis ne feront pas que se traduire en nouvelles infrastructures. Ils témoignent d'une confiance retrouvée dans le Sud-Ouest de l'Ontario, dans les travailleurs de la région, dans notre force industrielle et dans la capacité du Canada à s'imposer dans les industries de l'avenir. Pour les habitants de St. Thomas, de London et du reste de la région, cette transition représente de bons emplois, une revitalisation économique et le prochain chapitre d'un patrimoine manufacturier qui est une source de fierté.

La stratégie automobile du Canada repose sur cinq piliers. Aujourd'hui, je vais me concentrer sur deux d'entre eux en les considérant à travers le prisme du secteur automobile du Sud-Ouest de l'Ontario. Le premier pilier, c'est l'engagement du gouvernement à réduire les émissions des véhicules légers, qui s'inscrit dans l'objectif plus large du Canada d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

La lutte contre les changements climatiques est souvent présentée comme une nécessité environnementale. C'est vrai, mais c'est aussi un impératif économique, en particulier dans des régions comme la mienne. L'industrie automobile mondiale connaît actuellement une transformation historique. L'électrification n'est plus une option, mais bien un incontournable. Les marchés et les investissements tendent vers elle. Pour préserver notre capacité concurrentielle à long terme, nous devons être présents dans ce nouveau contexte.

Pour le Sud-Ouest de l'Ontario, cette transition représente à la fois une chance à saisir et un risque. C'est une chance à saisir, car le Canada dispose des talents, de la base industrielle et de la main-d'œuvre qualifiée nécessaires pour être à la pointe de la prochaine ère de la fabrication automobile. C'est un risque, car les transitions d'une telle ampleur créent de l'incertitude pour les travailleurs, les fournisseurs et les régions qui ont bâti leur identité économique autour de la production automobile traditionnelle. Nous avons le devoir envers nos enfants et les générations futures de nous acquitter de la lourde tâche de mettre en place des politiques transformatrices qui permettront au Canada de jouer un rôle de premier plan dans l'économie sobre en carbone de demain. Voilà pourquoi nous continuerons à lutter contre les changements climatiques et pourquoi nous créerons également l'économie la plus forte du G7.

Travaux des subsides

Le secteur des transports est responsable du quart des émissions de gaz à effet de serre au Canada. Il n'y a aucune voie viable vers la carboneutralité qui n'implique pas de changements fondamentaux dans la façon de concevoir, de construire et d'alimenter les véhicules. Parallèlement, il faut tenir compte des réalités du cycle de production automobile. Les véhicules fabriqués aujourd'hui resteront sur la route pendant bien plus d'une décennie. Les décisions relatives à la fabrication qui sont prises aujourd'hui détermineront les tendances du marché de l'emploi pour les années à venir. C'est précisément pour cette raison que la certitude réglementaire est un facteur décisif pour les travailleurs d'ici.

Les normes canadiennes renforcées relativement aux émissions de gaz à effet de serre des véhicules légers fournissent un cadre clair et prévisible aux fabricants. Dans le Sud-Ouest de l'Ontario, les entreprises s'appuient sur cette prévisibilité pour prendre leurs décisions d'investissement. Elles peuvent se réorganiser au besoin. Elles peuvent réorganiser leurs installations et trouver un emploi à long terme.

● (1555)

Quand les constructeurs automobiles et les fournisseurs connaissent les règles du jeu, ils prennent le temps d'investir en toute confiance. Ils peuvent également faire des prévisions et planifier dans l'intérêt de leurs travailleurs. Non seulement il y a des retombées locales, mais il y a aussi des retombées économiques pour toute la région.

Les travailleurs de l'automobile de notre région sont parmi les plus qualifiés et les plus productifs au monde et ils ont démontré à maintes reprises leur capacité à s'adapter aux changements technologiques, qu'il s'agisse de l'automatisation, de la fabrication de pointe ou de l'électrification. Ce dont ils ont besoin de la part des décideurs et des législateurs de la Chambre et d'ailleurs, c'est de clarté, de stabilité et d'une vision à long terme. C'est ce que nous leur offrons en ce moment grâce à la stratégie automobile que le premier ministre a annoncée la semaine dernière.

Le deuxième pilier que je tiens à souligner est le soutien aux consommateurs dans la transition vers les véhicules électriques en rendant ces derniers plus abordables et accessibles. L'abordabilité est non seulement une question qui touche les consommateurs, mais aussi une stratégie industrielle. Lorsque les Canadiens ont les moyens d'acheter des véhicules électriques, la demande intérieure augmente, et, quand la demande intérieure augmente, le secteur manufacturier canadien devient plus viable. Le précédent programme d'incitatifs pour les véhicules à zéro émission a joué un rôle essentiel pour favoriser l'adoption précoce des véhicules électriques. Il a contribué à normaliser les véhicules électriques sur le marché canadien et il a soutenu des centaines de milliers d'achats. Cependant, nous savons que l'abordabilité demeure l'un des principaux obstacles à une adoption généralisée. Le nouveau Programme pour l'abordabilité des véhicules électriques s'attaquera de front à ces problèmes.

Dans le Sud-Ouest de l'Ontario, ce programme revêt une importance particulière. En accordant la priorité aux véhicules produits au Canada ou chez des partenaires de confiance, le programme établit un lien entre les incitatifs pour les consommateurs et la croissance industrielle nationale. Surtout, en supprimant la limite de la valeur finale de transaction pour les véhicules électriques fabriqués au Canada, la stratégie envoie un signal fort à toute la région. Elle indique aux fabricants que le Canada est déterminé à accroître la demande pour les véhicules produits par des travailleurs canadiens

et indique à nos travailleurs que leurs emplois sont au cœur des politiques climatiques et industrielles du pays.

Sans petites et moyennes entreprises, il n'y a tout simplement pas de chaîne d'approvisionnement du secteur automobile. Elles fabriquent des composants, offrent des services spécialisés et stimulent l'innovation. La transition vers les véhicules électriques nécessite que ces entreprises procèdent à d'importants investissements en capital, à une mise à niveau technologique et à l'adaptation de leur main-d'œuvre. Ce sont des politiques qui stimulent la demande de véhicules électriques. Elles ne profitent pas seulement aux grands constructeurs automobiles, mais aussi aux petites entreprises familiales. L'effet d'entraînement tout au long de la chaîne d'approvisionnement soutient des milliers de petites entreprises qui dépendent d'un secteur de l'automobile sain et en croissance.

Outre l'abordabilité, les infrastructures demeurent un facteur incontournable. Dans les régions comme la mienne, où de nombreux habitants dépendent de leur voiture pour se rendre au travail, se déplacer entre les villes et exercer des activités économiques, les propriétaires de véhicules électriques doivent avoir confiance dans l'autonomie de leur batterie. Par conséquent, nous devons investir dans les bornes de recharge. Nos investissements dans le réseau de recharge contribueront non seulement à améliorer la confiance des consommateurs, mais aussi l'intégration des économies régionales. Faire en sorte d'offrir un réseau fiable de bornes de recharge le long des grands axes routiers, comme l'autoroute 401, renforcera le caractère pratique de posséder un véhicule électrique pour les travailleurs, les familles et de nombreuses entreprises de la région. La nouvelle stratégie nationale pour développer les infrastructures de recharge de véhicules électriques au Canada et l'enveloppe de la Banque de l'infrastructure du Canada pour ces projets sont donc des composantes indispensables. Le fait d'accélérer le déploiement du réseau de recharge contribuera aussi à ce que la transition vers les véhicules électriques soit perçue comme un choix pratique et accessible et non pas comme une contrainte.

Nous ne pouvons pas fermer les yeux sur le contexte géopolitique mondial actuel. L'incertitude aux États-Unis, les changements dans les interactions entre les marchés et l'évolution des politiques qui touchent le secteur industriel sont source de grands défis pour les chaînes d'approvisionnement nord-américaines.

Je terminerai en reposant les questions fondamentales auxquelles nous devons répondre. Quelle sorte d'avenir voulons-nous pour nos enfants? Quelle sorte d'avenir voulons-nous pour les Canadiens du Sud-Ouest de l'Ontario et des différentes collectivités où le secteur de l'automobile est la pierre angulaire de l'économie? À mon avis, ce serait une erreur de ne pas faire les bons choix, de ne pas pour faire avancer les choses à long terme; cela nous as élaborer de bonnes politiques empêcherait de progresser. Je serai heureuse de répondre aux questions de mes collègues.

● (1600)

Arnold Viersen (Peace River—Westlock, PCC): Monsieur le Président, l'économie bat de l'aile depuis 10 ans. L'industrie automobile, tout particulièrement, est gravement menacée en ce moment.

La députée peut-elle au moins admettre que l'industrie automobile connaissait un déclin assez important sous le gouvernement libéral avant même que Donald Trump n'impose des droits de douane?

Travaux des subsides

L'hon. Arielle Kayabaga: Monsieur le Président, je trouve la question de mon collègue un peu malvenue, étant donné que beaucoup de travailleurs du secteur nous ont demandé de mettre de côté la partisanerie et de nous attaquer au vrai problème. Le secteur affronte des difficultés sans précédent en raison de nombreux problèmes, y compris des droits de douane injustifiés, et les gens demandent à l'ensemble des décideurs de mettre de côté la partisanerie et de prendre les bonnes décisions pour que les familles puissent se nourrir.

Je pose la question au député: à part faire de l'obstruction, que fait-il pour que les travailleurs canadiens reçoivent le soutien dont ils ont besoin?

• (1605)

[Français]

Alexis Deschênes (Gaspésie—Les Îles-de-la-Madeleine—Lis-tuguj, BQ): Monsieur le Président, de notre côté, nous sommes en faveur des subventions à l'achat de véhicules électriques. Nous sommes déçus, par contre, que le gouvernement fédéral ait renoncé à l'imposition d'une norme de disponibilité des véhicules électriques, qui aurait fait en sorte que tous les véhicules vendus à partir de 2035 au Canada auraient été des véhicules électriques. Cet outil réglementaire avait tout ce qu'il fallait pour nous propulser vers l'électrification des transports.

Ma consœur peut-elle nous expliquer pourquoi ils ont renoncé à cette mesure pour aller plutôt vers une norme en matière d'émissions, qui ne sera pas aussi efficace pour favoriser la transition vers les véhicules électriques?

L'hon. Arielle Kayabaga: Monsieur le Président, je suis en train d'écouter. Je pourrais prendre le temps d'avoir une discussion plus large avec lui. Je veux dire que je n'ai pas plus d'informations présentement, mais, je l'invite vraiment à l'appuyer.

Moi, je viens d'un coin où ce secteur est affecté et je peux me permettre de parler pour mes concitoyens et les gens qui sont affectés dans ce secteur. On doit continuer de faire tout ce qu'on peut ensemble pour arriver à soutenir les gens qui sont déjà dans cette situation, qui est très dure.

[Traduction]

Tom Osborne (secrétaire parlementaire du président du Conseil du Trésor, Lib.): Monsieur le Président, les pièces canadiennes fabriquées pour les véhicules électriques aux États-Unis sont d'une importance vitale pour l'économie canadienne. Ces emplois sont d'une importance vitale pour l'économie canadienne. Contrairement à ce que les questions de l'opposition laissent entendre, à savoir que nous soutenons les véhicules américains, notre stratégie appuie les emplois canadiens et les constructeurs canadiens. Par ailleurs, nous travaillons à faire venir d'autres constructeurs automobiles au Canada. Dans un monde qui effectue progressivement la transition vers les véhicules électriques, il sera également important d'attirer des entreprises au Canada pour construire ces véhicules.

Je demande à la députée si elle peut nous dire comment nous protégeons les emplois canadiens, avec les pièces fabriquées au Canada.

L'hon. Arielle Kayabaga: Monsieur le Président, je peux confirmer à la Chambre que je soutiens le secteur de l'automobile dans ma région. Je conduis un Toyota RAV4 hybride, qui est fabriqué tout près de chez moi, dans le Sud-Ouest de l'Ontario. Je pense que ce sont les différentes façons dont nous pouvons continuer de

montrer notre appui. Comme l'a dit le premier ministre, le Canada est un pays qui construit des voitures, et il continuera de le faire. Nous n'allons pas arrêter.

* * *

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. Julie Dabrusin (ministre de l'Environnement, du Changement climatique et de la Nature, Lib.): Monsieur le Président, j'informe la Chambre que le mardi 24 février sera un jour désigné.

* * *

TRAVAUX DES SUBSIDES

MOTION DE L'OPPOSITION — LA STRATÉGIE AUTOMOBILE

La Chambre reprend l'étude de la motion.

Arnold Viersen (Peace River—Westlock, PCC): Monsieur le Président, pour revenir à mon point précédent, les libéraux veulent être les héros d'une histoire qu'ils ont eux-mêmes créée. Ils n'ont pas soutenu l'industrie automobile au cours des 10 dernières années, et ils disent maintenant que nous essayons de défendre les chevaux et les charrettes. Les chevaux et les charrettes ne sont toujours pas interdits sur nos routes. Prévoient-ils les interdire eux aussi?

L'hon. Arielle Kayabaga (London-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, c'est intéressant. Je pense que les conservateurs aiment se montrer tatillons dans le choix des éléments dont ils veulent parler. J'ai parlé de St. Thomas et des investissements que nous y avons faits avant aujourd'hui. J'invite le député d'en face à prendre le temps de discuter avec le maire Preston, un ancien député conservateur. Il a dit qu'il n'arrêtait pas de sourire depuis que nous avons fait ces investissements dans sa collectivité.

Le vice-président: Conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre les questions qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement ce soir, à savoir: la députée de Similkameen—Okanagan-Sud—Kootenay-Ouest, La tarification du carbone; le député d'York—Durham, L'industrie automobile; le député de Richmond-Centre—Marpole, Les affaires autochtones.

• (1610)

[Français]

Abdelhaq Sari (Bourassa, Lib.): Monsieur le Président, avant de commencer mon intervention, j'aimerais tout simplement exprimer que je suis, comme membre du Parlement, comme député de Bourassa et, surtout, comme papa, profondément touché par les événements qui sont survenus à Tumbler Ridge, mardi soir. Je tiens à exprimer ma solidarité sincère. Je tiens également à exprimer toutes mes sympathies aux victimes, à leurs proches, à leurs familles et à la communauté de la Colombie-Britannique. En ce moment éprouvant, nous sommes toutes et tous ici unis par la compassion, le respect et la volonté de nous soutenir les uns et les autres.

Je prends la parole aujourd'hui sur une question stratégique pour notre économie et pour des centaines de milliers de familles. Il s'agit de l'avenir de l'industrie automobile canadienne. Cette industrie soutient plus de 500 000 emplois au Canada et constitue l'un des piliers de notre base manufacturière.

[Traduction]

Elle contribue à notre prospérité depuis plus d'un siècle et continue de servir d'épine dorsale à des collectivités entières.

[Français]

Les faits sont clairs. Malheureusement, ce secteur vit une transformation majeure. Depuis 2016, la production automobile au Canada est passée d'environ 2,3 millions de véhicules à près de 1,2 million, en 2025. Plus encore, malheureusement, plus de 5 000 emplois ont été perdus dans ce secteur au cours des dernières années. Nous devons répondre à cette réalité avec sérieux. Nous devons également répondre à cette réalité avec détermination.

Aujourd'hui, plus de 90 % des véhicules assemblés au Canada et près de 60 % des pièces automobiles sont exportés vers les États-Unis. Cette dépendance rend notre industrie puissante, mais ça fait également d'elle une industrie vulnérable.

[Traduction]

Notre stratégie automobile repose sur des principes clairs: produire plus au Canada, innover au Canada et protéger les emplois canadiens.

[Français]

C'est pourquoi la stratégie automobile repose sur un principe simple: augmenter la production ici, au Canada; investir ici au Canada; et protéger nos travailleurs et nos travailleuses.

Pour cette raison, nous mobilisons des investissements majeurs, soit 3 milliards de dollars du Fonds de réponse stratégique et jusqu'à 100 millions de dollars d'Initiative régionale de réponse tarifaire pour soutenir l'adaptation, la modernisation et la diversification de notre secteur automobile.

Nous soutenons également la transition énergétique avec des objectifs clairs, des objectifs quantitatifs atteignables. On veut atteindre 75 % des ventes de véhicules électriques d'ici 2035 et 90 % d'ici 2040. Pour soutenir la demande intérieure, nous mettons en place un programme de 2,3 milliards de dollars sur cinq ans pour rendre les véhicules électriques plus abordables au moyen d'incitatifs pouvant atteindre 5 000 \$ pour les véhicules électriques et 2 500 \$ pour les véhicules hybrides rechargeables. Nous investissons aussi 1,5 milliard de dollars pour développer le réseau national de bornes de recharge afin de lever un obstacle et une contrainte importante à l'adoption des véhicules électriques.

Ces mesures visent un objectif clair, celui de produire les véhicules de demain ici au Canada. J'ai parlé tout à l'heure d'une contrainte. Il s'agit surtout de contrainte aux déplacements de très longues distances. Moi-même, j'ai un véhicule électrique. C'est un des éléments auxquels notre gouvernement veut travailler afin d'atteindre ces objectifs clairs. Il s'agit de produire des véhicules de demain ici même au Canada, mais également de pouvoir vraiment les utiliser sur notre territoire, qui est très très vaste.

Au cœur de cette stratégie, il y a également l'humain. Il y a les travailleurs et les travailleuses. Nous investissons 570 millions de dollars pour soutenir l'emploi, la formation et la requalification. Cela pourra atteindre jusqu'à 66 000 travailleurs au pays. Nous avons déjà approuvé plus de 1 350 ententes de partage du travail, ce qui a permis d'éviter plus de 18 500 mises à pied. Des mesures d'assurance-emploi renforcées vont permettre à plus de 190 000 travailleurs de bénéficier d'un soutien prolongé, incluant jusqu'à 20 semaines supplémentaires pour les travailleurs de longue date. Ces mesures ne sont pas théoriques. Ces mesures protègent des emplois réels. Ces mesures ont lieu dans des usines réelles et dans les communautés bien réelles que chacun et chacune d'entre nous représentent ici.

Travaux des subsides

Parlons maintenant de la transition vers les véhicules électriques. Ce n'est pas seulement environnemental, c'est également une transition dans une trajectoire économique. Les véhicules électriques coûtent jusqu'à 50 % moins cher à entretenir et jusqu'à 10 fois moins cher à alimenter que les véhicules à essence. Leur adoption crée des emplois. Leur adoption attire également des investissements et renforce notre compétitivité dans le monde.

• (1615)

[Traduction]

Le Canada possède des atouts majeurs dans les domaines des minéraux critiques, de l'intelligence artificielle, de l'énergie propre et de la main-d'œuvre qualifiée.

[Français]

Nous avons aussi accès à 51 pays et à plus de 1,5 milliard de consommateurs grâce à nos accords commerciaux. L'enjeu est clair: si nous voulons rester une nation de l'automobile, nous devons investir. Maintenant, notre stratégie vise à renforcer la production nationale, à attirer les investissements et à protéger les travailleurs et les travailleuses tout en positionnant le Canada comme chef de file mondial de la mobilité de l'avenir.

Je vais conclure. La véritable force économique d'un pays comme le nôtre ne se mesure pas seulement à ses exportations, mais aussi à sa capacité de créer des emplois de qualité, ici même, dans notre pays et de préparer l'avenir de nos travailleurs et de nos travailleuses, de nos familles, de nos régions et de nos communautés.

C'est ce que nous faisons. Nous bâtissons une industrie moderne, nous renforçons notre souveraineté industrielle, nous préparons l'économie canadienne et nous le faisons avec les travailleurs et les travailleuses.

Philip Lawrence (Northumberland—Clarke, PCC): Monsieur le Président, c'est bon de discuter.

[Traduction]

Cependant, ma question en est une que j'ai posée à plusieurs députés libéraux. Nous savons que 99 % des automobiles qui seront subventionnées dans le cadre de ce programme seront fabriquées à l'extérieur du Canada.

Quand atteindra-t-on au moins 2 %, voire 5 % ou 10 %?

[Français]

Abdelhaq Sari: Monsieur le Président, la question de mon collègue est très pertinente, mais l'analyse qu'il a faite est quand même assez erronée, tout simplement, pour ne pas dire qu'elle est fausse.

Au contraire, ce que nous visons, comme je l'ai dit — je le réitère encore une fois — c'est d'avoir des emplois ici même, au Canada, dans nos communautés et de pouvoir faire de l'exportation. On ne vise pas uniquement à exporter nos produits, mais on vise également à garder et à préserver nos emplois.

Marie-Hélène Gaudreau (Laurentides—Labelle, BQ): Monsieur le Président, j'ai bien entendu le souhait de rendre les GES de moins en moins perceptibles.

Travaux des subsides

Par ailleurs, j'ai rencontré ce matin le président du Conseil du Trésor et nous parlions entre autres des bacs à sable réglementaires. J'ai une grande crainte. J'ai une grande crainte parce qu'on a la démonstration, en ce moment, en cette journée de l'opposition, que la pression économique du lobbyisme pétrolier a fait en sorte qu'une motion de l'opposition essaie de déconstruire ce qu'on est en train de construire.

Mon collègue est-il conscient que ce qui s'en vient dans les nouvelles mesures du budget permettra, s'il y a une pression au nom de la prospérité économique, d'opérer un changement de cap et de ne peut-être pas atteindre les cibles?

Abdelhaq Sari: Monsieur le Président, ma collègue me demande si je suis conscient, et si notre gouvernement l'est aussi, des enjeux climatiques et environnementaux. La réponse est évidemment oui.

Maintenant, pour répondre à la partie ou plutôt à la prémisse qui parlait des ambitions économiques, la réponse est encore une fois oui. Cependant, nos ambitions économiques et notre développement s'accompagnent également d'une certaine responsabilité. En effet, c'est un développement qui est responsable, qui va protéger les travailleurs et les travailleuses, mais qui va viser à vraiment électrifier les transports et dont le Québec également va bénéficier, sachant que chaque personne au Québec qui va charger sa voiture va utiliser Hydro-Québec, une société d'État. Nous sommes ambitieux économiquement, mais nous sommes en même temps très responsables sur le plan environnemental.

• (1620)

Pauline Rochefort (secrétaire parlementaire du secrétaire d'État (Développement rural), Lib.): Monsieur le Président, j'apprécie vraiment les commentaires de mon collègue et je suis très impressionnée par le fait que le Québec est effectivement un chef de file au Canada pour ce qui est de l'adoption de véhicules électriques.

Je me demandais si mon collègue pourrait me parler des bornes, ce qu'on appelle les bornes de recharge.

Quel rôle cela joue-t-il pour atteindre ce seuil d'adoption?

Abdelhaq Sari: Monsieur le Président, c'est une excellente question. Je dirais que cela joue un rôle de plusieurs façons.

D'abord, on sait très bien que le territoire québécois est quand même assez vaste, et donc, pour l'utilisateur d'une voiture électrique, plus on a de bornes, mieux c'est. Ensuite, il faut savoir que la belle province a une expertise exceptionnelle en matière de création, de développement et de déploiement de ces bornes de recharge. Encore une fois, on n'est pas seulement chef de file au Québec dans la construction des voitures et des batteries, mais on l'est aussi dans le développement de ces bornes, et il y aura d'autres travailleurs et travailleuses qui vont en bénéficier.

En terminant, plus il y aura de bornes, plus cela incitera les gens à acheter des véhicules électriques et à en profiter. Par conséquent, le nombre de véhicules fonctionnant uniquement à essence diminuera, ce qui nous aidera évidemment à atteindre nos cibles.

[Traduction]

Tamara Jansen (Cloverdale—Langley City, PCC): Monsieur le Président, nous avons dépensé 52 milliards de dollars pour tenter de forcer la transition vers les véhicules électriques. Les cibles de production ne sont pas atteintes, 5 000 travailleurs ont été licenciés, et maintenant, le gouvernement veut accorder 2,3 milliards de dol-

lars supplémentaires en subventions, et ce, même si la plupart des remboursements accordés par le passé l'ont été pour des véhicules fabriqués à l'étranger.

Cherche-t-il à aider les travailleurs canadiens ou à sauver la face après l'échec de ses politiques expérimentales?

[Français]

Abdelhaq Sari: Monsieur le Président, ma réponse sera très courte et très simple. Le plan que j'ai présenté, si on l'avait écouté comme il faut sans vouloir faire de l'obstruction, repose sur l'investissement manufacturier, l'innovation, le soutien de la main-d'œuvre, le soutien des travailleurs et des travailleuses. Surtout, il vise à relancer d'une manière très durable notre secteur automobile.

[Traduction]

Michael Guglielmin (Vaughan—Woodbridge, PCC): Monsieur le Président, c'est un honneur pour moi de prendre la parole au nom des merveilleux habitants de la circonscription de Vaughan—Woodbridge.

C'est la première fois que j'interviens à la Chambre des communes depuis l'annonce de la tragédie qui a frappé Tumbler Ridge, en Colombie-Britannique. Comme de nombreux députés, je dois dire que, en tant que père, j'ai du mal à imaginer la douleur et la souffrance que vivent ces familles. Comme nous le savons tous, aucune parole ne peut vraiment les reconforter. Cependant, je tiens à dire que les habitants de Vaughan—Woodbridge pensent à ces familles. Nous leur exprimons notre affection. Nous sommes à leurs côtés et nos prières les accompagnent.

C'est un honneur pour moi de prendre la parole aujourd'hui au sujet de l'industrie automobile. Le Canada construit des automobiles depuis plus d'un siècle. De Windsor à Oshawa, de Brampton à Sainte-Thérèse, des générations de travailleurs qualifiés ont œuvré dans l'industrie automobile. Nous avons des artisans, des ingénieurs et des ouvriers d'usine. Ces personnes ont été le moteur du formidable secteur automobile canadien, l'un des plus importants de l'histoire mondiale. Notre industrie automobile représente vraiment ce qu'il y a de mieux dans l'innovation et le savoir-faire manufacturier canadiens. Elle emploie quelque 600 000 personnes, directement et indirectement, et génère un PIB de 16 milliards de dollars.

Avant de siéger au Parlement, j'ai fait carrière dans l'industrie sidérurgique, dans le secteur des centres de services sidérurgiques, qui fait partie intégrante de la chaîne d'approvisionnement automobile. J'ai eu l'occasion de travailler avec de nombreuses personnes remarquables, tant celles qui travaillent dans les usines que celles qui, dans les bureaux, soutiennent ces travailleurs. Ces personnes représentent le meilleur de ce que signifie être Canadien. Elles ne travaillent pas pour la fortune ou la renommée. Elles mettent leurs bottes tous les matins pour aller travailler afin de garantir à leurs enfants une vie meilleure que la leur. Elles travaillent pour que notre pays soit meilleur qu'il ne l'était auparavant. Ce sont ces personnes qui incarnent l'idéal de l'identité canadienne.

Il est regrettable que nous ne pensions souvent qu'aux chiffres et aux statistiques, au PIB et au nombre d'emplois. Ces statistiques représentent des personnes, et elles incarnent fidèlement ce qu'être Canadien représente: le travail, la discipline et l'éthique.

Travaux des subsides

Malheureusement, notre industrie automobile et les industries qui y sont associées sont en déclin depuis de nombreuses années. J'en ai été témoin directement lorsque je travaillais dans ce secteur. Je me souviens que, lorsque j'ai commencé à travailler dans l'industrie sidérurgique, j'étais à une conférence et quelqu'un a demandé à un important fabricant de pièces automobiles pourquoi son entreprise n'investissait plus au Canada. Il a répondu que d'autres pays déroulaient le tapis rouge, mais que le Canada semblait vouloir dérouler les formalités administratives.

Il ne faut pas s'étonner qu'au cours des 10 dernières années, nous ayons assisté à une diminution marquée du nombre d'automobiles fabriquées au pays. On parle d'une baisse de près de 50 %, le nombre de véhicules étant passé de 2,3 millions à environ 1,2 million. Évidemment, une partie de cette diminution est liée à l'évolution normale de la mondialisation, mais c'est surtout à cause des problèmes structurels majeurs auxquels l'économie est confrontée. Ceux-ci ont donné lieu à un environnement commercial défavorable si renversant que c'en est presque un miracle. Nous avons désormais plus ou moins 320 000 règlements fédéraux différents, dont plus de 105 000 uniquement pour le secteur manufacturier.

Au Comité permanent de l'industrie et de la technologie, lors de notre étude d'urgence, les acteurs du secteur de l'automobile nous ont parlé à maintes reprises des principaux obstacles à la prospérité de leur secteur. Il y a le cadre réglementaire ainsi que certains problèmes liés au cadre fiscal qui, d'une part, empêchent les capitaux d'être dépensés dans des projets d'investissements au Canada et qui, d'autre part, font fuir ces mêmes capitaux vers des pays comme les États-Unis et le Mexique. Voilà où nous pouvons observer les premiers signes de la différence entre les sorties de capitaux et les investissements étrangers directs au Canada.

Tout cela a commencé bien avant les droits de douane injustifiés qu'impose le président des États-Unis, M. Trump. Comme je l'ai répété à la Chambre pendant les débats sur le secteur de l'automobile et au comité, ces droits de douane sont certainement un catalyseur pour l'industrie, mais ils n'expliquent pas les décennies de déclin du secteur.

• (1625)

Je comprends tout à fait pourquoi les Canadiens trouvent que les droits de douane sont non seulement condamnables sur le plan intellectuel, mais aussi révoltants sur le plan moral. En effet, beaucoup d'entre eux — voire la totalité — considéraient les États-Unis non seulement comme un partenaire économique, mais aussi comme un partenaire de culture. Beaucoup de Canadiens ont de la famille aux États-Unis. C'est comme si un proche nous avait donné un coup de poignard dans le dos. Les liens entre nos deux pays sont profonds.

De plus, le président des États-Unis s'en est pris à notre secteur de l'automobile en disant qu'il voulait relocaliser l'industrie automobile canadienne aux États-Unis. Cette attaque ne menace pas seulement les emplois et le PIB; c'est une attaque contre l'identité canadienne et contre les travailleurs qui se retroussent les manches au quotidien.

Ces attaques, bien que brutales, nous ont donné une occasion. Le Canada a atteint sa maturité; il doit commencer à penser par lui-même. Ce n'est un secret pour personne: depuis des décennies, notre économie et notre sécurité dépendent des États-Unis. Si nous ne pouvons pas contrôler ce que fait ce pays, nous pouvons certainement améliorer notre façon de faire ici, chez nous.

Au début du mois, le gouvernement a dévoilé sa nouvelle stratégie automobile, qui tire enfin un trait sur l'obligation relative aux véhicules électriques, ce dont nous nous réjouissons, puisque c'est ce que nous préconisions depuis un moment. Bien entendu, cet objectif n'a jamais été réaliste. Les dirigeants et les experts du secteur nous l'ont dit à répétition. Je suis heureux que le gouvernement ait écouté les conservateurs en supprimant cette mesure.

Cela dit, je crains qu'il ne tente de la rétablir de manière détournée en mettant en place un cadre réglementaire excessif. Chose certaine, j'ai des questions à ce sujet. Ainsi, de 80 à 90 % des véhicules que nous fabriquons sont exportés, et de 90 à 92 % de ces exportations vont directement aux États-Unis. À combien s'élèveront les dépenses que les mesures réglementaires engendreront? Est-ce que ce sera nuisible ou bénéfique pour notre capacité concurrentielle? Les Américains adoptent-ils la même norme? Après tout, comme on le sait, il y a beaucoup d'interactions transfrontalières dans la chaîne d'approvisionnement. On ne peut pas faire cavalier seul, c'est certain.

La stratégie automobile du gouvernement a pour pièce maîtresse un nouveau programme quinquennal de 2,3 milliards de dollars qui vise à rendre les véhicules électriques plus accessibles financièrement en offrant une remise de 5 000 \$ à l'achat d'un véhicule de moins de 50 000 \$ pour lequel le Canada a un accord de libre-échange. Le problème, pour moi, c'est que la grande majorité des véhicules électriques vendus au Canada ne sont, en fait, pas construits au Canada. On assemble actuellement un seul modèle entièrement électrique qui répond aux nouvelles règles, le Charger électrique de Dodge, à Windsor, alors que la multitude de véhicules admissibles à la remise viennent de l'étranger.

Je me demande donc si cette stratégie a vraiment été bien pensée, car les contribuables canadiens subventionneront des véhicules électriques fabriqués aux États-Unis, un pays qui menace notre industrie automobile et qui met les travailleurs d'ici au chômage. En même temps, le président américain a déclaré vouloir s'en prendre à une des industries qui fait vraiment partie de l'identité canadienne. Nous avons déjà perdu 5 000 emplois dans ce secteur. Je n'arrive pas à comprendre pas pourquoi on récompense les Américains pour cela. C'est totalement illogique. Ma collègue la ministre du cabinet fantôme en matière d'industrie a justement posé la question à la ministre de l'Industrie au comité, mais celle-ci n'a pas su y répondre.

On sait que moins de 5 % des véhicules construits au Canada seront admissibles à ce programme. Autrement dit, les 2,3 milliards de dollars iront en majorité à des constructeurs étrangers. Quel genre de message envoie-t-on aux travailleurs? Quel genre de message envoie-t-on aux travailleurs de l'automobile de Brampton qui sont censés construire la Compass de Jeep? Comment justifier une telle décision aux 1 200 anciens employés, à Ingersoll, dont plus de la moitié de l'indemnité de départ forfaitaire est prélevée en impôts? Selon l'article 153 de la Loi de l'impôt sur le revenu, le ministre est habilité à réduire les taux de retenue afin que les travailleurs puissent conserver une plus grande partie de cet argent.

Nous espérons que le gouvernement appuiera notre approche axée sur la construction au Canada afin que l'on puisse...

• (1630)

Le vice-président: Nous passons aux questions et aux observations. La ministre de l'Environnement et du Changement climatique a la parole.

Travaux des subsides

L'hon. Julie Dabrusin (ministre de l'Environnement, du Changement climatique et de la Nature, Lib.): Monsieur le Président, le député d'en face a demandé quel message nous envoyons aux travailleurs de l'automobile, car nous savons que notre pays compte les meilleurs travailleurs de l'automobile. Ce message, c'est l'espoir, et nous l'avons transmis avec la stratégie pour le secteur de l'automobile. Je crois que c'est dans sa circonscription, chez Martinrea International, à Woodbridge, que nous avons fait l'annonce, car elle porte également sur les pièces automobiles. En ce qui concerne les véhicules assemblés aux États-Unis, l'intégration fait en sorte que les pièces automobiles vont et viennent. Il se peut qu'un véhicule contienne des pièces fabriquées dans la circonscription du député, qui seront assemblées aux États-Unis.

Le député ne tient-il pas compte de l'importance de soutenir tous les travailleurs qui fabriquent ces pièces automobiles, qui comptent parmi les meilleures pièces automobiles fabriquées par les meilleurs travailleurs de l'automobile au monde?

Michael Guglielmin: Monsieur le Président, c'est une excellente nouvelle qu'une petite partie des véhicules électriques vendus contiennent des pièces fabriquées au Canada. Cependant, la députée sait-elle ce qui permettrait d'augmenter encore davantage la proportion de pièces fabriquées au Canada? Ce serait que le gouvernement libéral adopte notre plan et supprime la TPS sur l'achat de voitures neuves. Cela montrerait à l'industrie et aux consommateurs que nous sommes déterminés à relancer l'industrie. Cela ferait augmenter les ventes, ainsi que le nombre de pièces fabriquées dans des installations comme celle du grand fabricant de pièces automobiles de ma circonscription. Espérons que les libéraux collaboreront avec nous et accepteront de supprimer les taxes sur les véhicules.

[Français]

Patrick Bonin (Repentigny, BQ): Monsieur le Président, j'aimerais comprendre où s'en vont nos collègues conservateurs.

Le gouvernement a reculé en ce qui concerne la tarification du carbone pour les consommateurs. Il a déposé le projet de loi C-5 pour suspendre les lois environnementales et pour construire des pipelines. Il a rajouté de l'argent pour des subventions aux pétrolières et gazières dans le dernier budget. Il y a eu un projet de pipeline de 1 million de barils par jour et une augmentation de 300 000 barils par jour pour Trans Mountain et la suspension du plafond des émissions de gaz à effet de serre pour le secteur pétrolier et gazier. Là, il s'attaque à l'électrification des transports.

Est-ce que mon collègue est conscient que le gouvernement a fait tout ce que l'industrie pétrolière demande, ou presque? Qu'est-ce qu'il propose, lui, en matière de transports pour réduire les émissions de gaz à effet de serre? Est-ce que les changements climatiques n'existent pas pour lui?

• (1635)

[Traduction]

Michael Guglielmin: Monsieur le Président, il est très important que nous soutenions le secteur pétrolier et gazier du pays. Nous le savons, car le pays est actuellement menacé par une guerre commerciale menée par les États-Unis, et les ressources naturelles constituent notre principale ressource et le principal moteur de notre économie.

Le Canada dispose de l'une des réglementations environnementales les plus strictes au monde et fabrique certains des produits les plus propres au monde. Nous pouvons en être fiers. Nous devons défendre et promouvoir cette réalité. Nous devons nous concentrer

non seulement sur l'exportation de pétrole et de gaz vers le reste du monde, mais aussi sur la construction d'automobiles ici au Canada, la protection des emplois dans le secteur automobile ici au Canada et la création d'un contexte commercial et réglementaire propice à la fabrication de produits et à leur exportation vers le reste du monde.

Vincent Ho (Richmond Hill-Sud, PCC): Monsieur le Président, la semaine dernière, les libéraux ont annoncé, dans le cadre de leur prétendue stratégie pour l'automobile, qu'ils verseraient 2,3 milliards de dollars de fonds publics en remboursements pour inciter les Canadiens à acheter des véhicules électriques. Le problème, c'est que ce remboursement est offert pour les véhicules électriques fabriqués à l'étranger et que la grande majorité des véhicules électriques achetés au Canada sont fabriqués ailleurs. En réalité, ce remboursement libéral financé par les contribuables subventionnera désormais les producteurs étatsuniens de véhicules électriques, y compris ceux qui ont choisi de quitter le Canada pour s'installer aux États-Unis en raison des droits de douane étatsuniens. C'est une gifle pour les travailleurs canadiens de l'automobile qui risquent d'être licenciés, et c'est une insulte de dire qu'il s'agit d'une stratégie pour le secteur de l'automobile.

Alors que des dizaines de milliers de travailleurs canadiens de l'automobile sont licenciés parce que le premier ministre libéral n'a pas réussi à conclure un accord avec les États-Unis, les Canadiens devraient-ils être outrés que les libéraux versent des milliards de dollars de fonds publics canadiens au secteur de l'automobile des États-Unis?

Michael Guglielmin: Monsieur le Président, comme je l'ai dit dans mon discours, je trouve très déconcertant qu'à un moment où le président américain lance une attaque sans précédent contre l'industrie automobile canadienne en imposant des droits de douane sur l'un de nos secteurs clés, la stratégie pour l'industrie automobile prévoit de subventionner des véhicules qui sont pour la plupart fabriqués aux États-Unis. Cela n'a absolument aucun sens. Quel message cela envoie-t-il aux hommes et aux femmes qui travaillent dur dans notre secteur automobile, qui ont été licenciés et qui vivent dans une incertitude croissante? Nous avons perdu 5 000 emplois et beaucoup d'autres sont menacés. Quand les libéraux adopteront-ils notre plan qui consiste à supprimer la TPS sur toutes les voitures?

[Français]

Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent—Akiawenhrahk, PCC): Monsieur le Président, je suis bien heureux de participer à ce débat pour démontrer de façon claire qu'il faut agir positivement pour aider l'industrie canadienne, qui souffre dangereusement actuellement, et ça ne date pas d'hier, malheureusement. Il faut avoir la bonne approche, et on sait que le gouvernement a déposé une approche qui, à notre point de vue, n'est pas la bonne pour l'industrie automobile canadienne.

Rappelons que depuis 10 ans, la production d'automobiles au Canada a diminué de près de la moitié. En 2016, quand ces gens-là sont arrivés au pouvoir, il se faisait 2,3 millions de voitures ici, au Canada. Après 10 ans de gestion libérale, on est maintenant rendu à 1,2 million de voitures. Depuis l'arrivée des libéraux au pouvoir, la production de voitures dans l'industrie automobile ici a été réduite d'environ la moitié. Voilà que depuis que le nouveau premier ministre est arrivé en poste, eh bien, ça ne s'est pas amélioré. Ce sont 5 000 emplois perdus dans l'industrie automobile. Ce n'est pas réjouissant. C'est très grave. Des entreprises ont littéralement fermé. Chez Paccar, sur la Rive-Nord de Montréal, 725 personnes n'ont pas vu leur emploi être renouvelé. Ils ont perdu leur emploi.

C'est un impact majeur, bien entendu, pour le secteur très puissant en Ontario, mais également partout au Canada. On sait que des centaines d'entreprises au Québec travaillent main dans la main avec l'industrie automobile et qu'elles sont directement touchées par les problèmes auxquels l'industrie fait face depuis plus de 10 ans, notamment la baisse de la production automobile au Canada.

Voilà que le gouvernement a déposé une stratégie pour aider, semble-t-il, l'industrie. L'approche qui a été développée par le gouvernement, ce sont des subventions: 2,3 milliards de dollars en subventions pour acheter des voitures électriques, dont la plupart, pour ne pas dire la vaste majorité, ne sont pas fabriquées au Canada. Nous estimons que ce n'est pas la bonne approche.

D'abord, une subvention, c'est de l'argent qu'on prend dans la poche des travailleurs. Je serais tenté de dire qu'on prend de l'argent dans les taxes, notamment dans la TPS, mais on ne peut pas dire ça. S'il y a des gens qui nous écoutent actuellement, chaque sou quand ils paient la TPS sert uniquement à payer les frais d'intérêts sur la dette, une dette qui, soit dit en passant, a doublé depuis que ces gens-là sont au gouvernement, et qui s'accompagne d'un déficit qu'on n'avait jamais vu d'environ 80 milliards de dollars depuis que l'actuel premier ministre est en poste.

Une subvention, ça ne tombe pas du ciel, c'est de l'argent qu'on va chercher chez les travailleurs et que le gouvernement distribue, choisissant ainsi qui seront les gagnants et les perdants. Ce n'est pas la bonne approche, d'autant plus que ça peut entraîner des effets très pervers. Je tiens à signaler que l'idée de la subvention a reçu beaucoup de critiques à cet égard. Antoine Joubert, un spécialiste en automobile, rappelle qu'il y a en effet eu des subventions du gouvernement, mais qu'elles ont un effet pervers. Selon M. Joubert, on parle de « faux rabais »; que dans trois mois, on verra que le coût réel n'aura pas changé pour la voiture, que « l'erreur se situe [...] dans le message que l'on tente de passer à la population. Un message laissant croire que les acheteurs bénéficieront d'un «cadeau» de 5 000 \$, alors que ces sommes se retrouveront directement dans les poches des constructeurs » et non pas des citoyens, et non pas des acheteurs. « Mais de grâce, que l'on ne tente pas de nous faire croire que l'argent des contribuables leur est retourné. » C'est Antoine Joubert qui dit ça.

Philippe Léger, dans les pages du *Journal de Montréal*, a affirmé ceci hier: « Ces subventions sont essentiellement pour certaines catégories de Canadiens, qui n'ont pas besoin de telles aides. Et on sait très bien que, dans ce contexte où la demande augmente, les constructeurs seront incités à augmenter leur prix. » Bref, c'est une mauvaise dite bonne idée, semble-t-il, mais ce n'est pas la bonne approche pour aider l'industrie.

Abordons tout de suite les fligne-flagnes du gouvernement concernant la subvention. Le gouvernement était très fier de dire qu'il va aider les gens pour acheter des voitures électriques. Il disait que les subventions allaient être bien ciblées et que ça allait aider l'industrie. Comme on l'a vu, ça n'aidait pas nécessairement les gens et c'était tout un cafouillis pour l'industrie. En effet, dès que le gouvernement décide de choisir les gagnants et les perdants, eh bien, ça distorsionne le marché avec les effets malheureux que cela entraîne.

Rappelons que l'année passée, au début du mois de janvier, les acheteurs avaient droit à une subvention de 5 000 \$. Le 13 janvier, du jour au lendemain, sans avertir personne et sans aucune mesure d'atténuation, bang!: la subvention de 5 000 \$ a été supprimée, comme ça. Les gens qui préoyaient acheter une voiture, qui avaient fait leurs calculs, qui étaient allés voir leur concessionnaire

Travaux des subsides

un jour se sont fait dire le lendemain que la subvention n'existait plus. Voilà ce que j'appelle de l'improvisation libérale.

● (1640)

Plus tard, le 12 juin, le gouvernement affirmait le retour des subventions. Alors, on coupe du jour au lendemain, le 13 janvier, et le 12 juin, deux ministres chevronnés de ce gouvernement conseillent d'attendre, qui disent que ça va venir, qu'il ne faut pas se décourager, qu'on va rétablir les subventions. On demande quand, et on se fait dire qu'on verrait, que ça viendrait. En juin, en juillet, en août, en septembre, en octobre, en novembre, il n'y a rien eu.

Les gens qui veulent acheter une voiture et qui se sont fait dire le 12 juin d'attendre que les subventions reviennent, ils ont attendu six mois pour rien du tout. Cependant, voilà que le budget est présenté le 4 novembre. Tout le monde s'attend à un retour des subventions. Qu'est-ce qui se passe? Il ne se passe rien du tout. Alors, tous les gens qui attendaient ça ont été floués.

Que se passe-t-il? La semaine dernière, on remet ça et on donne une subvention. Ensuite, on se surprend que la vente des voitures électriques soit problématique. Je sais bien que ces gens-là improvisent, qu'ils se mêlent de ce qui ne les regarde pas et qu'ils choisissent les gagnants et les perdants. Ils font croire aux supposés gagnants que c'est enfin de retour, qu'en fin de compte, ce n'est pas de retour, mais que, finalement, ça revient. Cela crée une distorsion complète du marché. Voilà le problème qui s'est produit.

D'ailleurs, à nouveau, Antoine Joubert a écrit que c'était une « situation surréaliste qui avait eu pour conséquence de déstabiliser l'industrie en créant un marché hautement artificiel. » C'est un autre impair de la part du gouvernement, qui se fiche éperdument des répercussions sur l'industrie et sur les concessionnaires.

On n'a pas besoin de subventions pour rouler à l'énergie électrique, j'en suis la preuve vivante, pour ne pas dire la preuve roulante. Il y a deux ans et demi, j'ai évalué la situation. J'ai évalué mes besoins. J'ai trouvé que, en effet, cela me convenait. En effet, les voitures électriques ne répondent pas à tous les besoins. Or, selon mes besoins, je pouvais avoir une voiture électrique. J'ai acheté une voiture électrique usagée. Il n'y avait aucune subvention. Pourtant, cela représente la moitié du prix d'un véhicule neuf.

Soit dit en passant, une voiture électrique, quand ça fonctionne bien, ça fonctionne vraiment bien. Les problèmes sont rares une fois le rodage bien fait. Soit dit en passant, il y a de très bonnes occasions à saisir au moment où on se parle pour ce qui est des véhicules électriques usagés.

J'ai donc acheté une voiture électrique usagée, sans subvention, sans obligation et c'était mon choix personnel. En effet, j'ai évalué que c'était correct. Or j'ai fait 120 000 km dans cette voiture et je n'ai pas de problème. En effet, on n'a pas besoin de subventions si on veut rouler en véhicule électrique. Néanmoins, quand le gouvernement s'en mêle, ça génère plus de problèmes.

Travaux des subsides

C'est pourquoi nous, nous suggérons une approche qui veut aider directement les acheteurs de voitures, les travailleurs et l'industrie. Comment cela se ferait-il? Il suffirait d'abolir la TPS sur les voitures neuves manufacturées ici, au pays. C'est faire d'une pierre trois coups. En abolissant la TPS pour les véhicules neufs canadiens, on aide les acheteurs, on aide les travailleurs et on aide l'industrie. C'est « gagnant-gagnant-gagnant ». De plus, ça ne coûte rien aux contribuables. On ne va pas chercher 2,3 milliards de dollars dans la poche des travailleurs pour choisir les gagnants. Tous ceux qui veulent acheter une voiture sont encouragés à acheter une voiture canadienne pour aider l'industrie et pour aider aussi ce que nous sommes, nous, comme Canadiens.

J'aimerais proposer cet amendement favorable:

Que la motion soit modifiée en ajoutant à la fin du paragraphe (c) ce qui suit:
« , l'usine GM d'Oshawa, l'usine Stellantis de Brampton, l'usine Paccar de Sainte-Thérèse et toutes les autres indemnités de départ pour les travailleurs canadiens dans le secteur automobile. ».

• (1645)

Le vice-président: L'amendement est recevable.

Nous passons aux questions et aux observations. L'honorable député de Beauport—Limoilou a la parole.

Steeve Lavoie (Beauport—Limoilou, Lib.): Monsieur le Président, je remercie de son exposé mon collègue que j'apprécie beaucoup, et il le sait. J'aimerais faire une observation. Quand on entend les mots « peu fiable », « problématique », « manque d'infrastructure », des gens pourraient associer ça aux véhicules électriques aujourd'hui, mais c'est exactement ce qui s'est passé au début du XX^e siècle avec la voiture à essence. On disait qu'elle n'était pas fiable, qu'il n'y avait pas d'infrastructure et qu'elle ne remplacerait jamais les chevaux. Pourtant, les gens y ont cru, et on voit bien où cela nous a menés. La voiture électrique en est au même stade de développement: elle a besoin d'infrastructures et d'investissements pour connaître un essor comparable à celui qu'a connu la voiture à essence. J'aimerais donc savoir si mon collègue se tourne vers l'avenir ou vers le passé.

Gérard Deltell: Monsieur le Président, la voiture électrique fait bien sûr partie de l'avenir du monde de l'automobile. J'en suis la preuve vivante. Toutefois, le gouvernement n'a pas besoin d'en subventionner l'achat puisque les gens sont capables de se procurer une voiture sans cela. J'en suis l'exemple vivant: ma voiture affiche 120 000 kilomètres et cela fait deux ans et demi que je roule avec. Comme le député le sait très bien, j'habite à Québec. Je fais 450 kilomètres aller-retour toutes les semaines et ça va bien. Il faut juste s'arrêter pendant un moment, soit 15 minutes. De toute façon, à 61 ans, il faut que je m'arrête pendant un petit moment, car je suis incapable de faire cinq heures de route.

On n'a pas besoin de subventions. Le gouvernement prend 2,3 milliards de dollars de l'argent des contribuables et choisit les gagnants et les perdants. Ce n'est pas la bonne approche. Supprimons la TPS. Laissons plus d'argent dans la poche des gens pour les aider. Supprimons la TPS pour l'achat de voitures canadiennes...

• (1650)

Le vice-président: Je dois interrompre le député pour permettre à d'autres de poser des questions ou de faire des observations.

L'honorable député de Gaspésie—Les Îles-de-la-Madeleine—Listuguj a la parole.

Alexis Deschênes (Gaspésie—Les Îles-de-la-Madeleine—Listuguj, BQ): Monsieur le Président, je veux d'abord prendre un mo-

ment pour souligner la Semaine scout 2026, qui a lieu du 16 au 22 février cette année. Le mouvement scout est un mouvement éducatif pour les jeunes, fondé sur le bénévolat et ouvert à tous, conçu par le fondateur Baden-Powell. Le scoutisme est le plus grand mouvement jeunesse au monde, et le scoutisme francophone rassemble plus de 10 000 jeunes au pays, soutenus par plus de 3 700 bénévoles engagés. J'ai moi-même été louveteau pendant mon enfance en Gaspésie. Je me souviens des valeurs inclusives et constructives qui étaient mises de l'avant: l'engagement dans la communauté, le travail d'équipe, l'apprentissage. Je garde de bons souvenirs du camping en forêt en plein hiver. Je suis heureux de savoir que l'œuvre de Baden-Powell se poursuit encore à ce jour et de mettre en lumière aujourd'hui le mouvement scout. Je dis donc bravo aux scouts du Québec et à leurs bénévoles, et, comme on dit: « Toujours prêt ».

Maintenant, je voudrais poser une question à mon confrère. Pourquoi proposer cet amendement à ce stade-ci du débat de la motion?

Gérard Deltell: Monsieur le Président, de mon côté aussi, le scout est toujours prêt, bien entendu. Il y a 50 ans, j'étais moi-même louveteau fondateur du 112^e groupe scout de Château-d'Eau et mon père était le premier Bagheera. J'en suis très fier.

Je dois admettre que le début de l'intervention du député m'a un peu surpris, mais c'est très important. Notre proposition est en deux temps. Le gouvernement doit d'abord abolir la TPS, mais également utiliser ses pouvoirs pour réduire le montant de l'impôt retenu sur les indemnités de départ versées aux travailleurs des différentes entreprises qui sont directement touchées, entre autres à Sainte-Thérèse pour l'usine Paccar, comme le député du Québec le sait très bien.

[Traduction]

Tamara Jansen (Cloverdale—Langley City, PCC): Monsieur le Président, les libéraux ont finalement tiré un trait sur l'obligation relative aux ventes de véhicules électriques, une décision pleine de bon sens que nous les implorions de prendre, sauf qu'ils ont ensuite imposé une norme sur les émissions d'échappement tellement stricte que, selon toute vraisemblance, seuls les véhicules électriques pourront s'y conformer. Ainsi, l'obligation a disparu des communiqués de presse, mais elle refait surface dans la réglementation. Mon collègue pense-t-il que les Canadiens approuvent ce genre de manœuvres?

Gérard Deltell: Monsieur le Président, c'est évident que cette obligation était une erreur. Quand on oblige les gens à acheter quelque chose, on crée des problèmes dans l'industrie. Je suis la preuve vivante qu'il est possible de rouler en voiture électrique sans subvention et sans obligation, car j'ai opté pour une voiture d'occasion. Quand on achète une voiture d'occasion, on paie moitié moins cher, et présentement, acheter à moitié prix sans obligation ni subvention, c'est vraiment une bonne affaire. C'est la bonne façon de procéder.

Shannon Miedema (Halifax, Lib.): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec la députée de Guelph.

Je suis ravie de participer à ce débat aujourd'hui. Comme nous le savons tous, les temps changent. Nous vivons des temps incertains dans un monde incertain, mais le gouvernement se concentre sur ce que nous pouvons contrôler. Dans le cadre de la nouvelle stratégie industrielle du Canada, nous sommes en train de transformer notre économie dépendante d'un unique partenaire commercial en une économie diversifiée qui repose sur de nombreux partenariats et qui s'adapte mieux aux chocs mondiaux. Le Canada bâtit une économie plus indépendante et plus résiliente, et nous nous employons à catalyser de nouveaux volumes d'investissement massifs.

Dans ce contexte, je veux remercier la députée d'en face d'avoir évoqué la nouvelle stratégie automobile du gouvernement. Depuis plus de 100 ans, l'industrie automobile du Canada est une pierre d'assise de notre économie. Elle est au cœur de la fabrication de pointe, elle stimule l'innovation et elle génère des centaines de milliers d'emplois bien rémunérés partout au pays. Toutefois, compte tenu de l'incertitude qui caractérise l'environnement commercial actuel, des progrès technologiques et de l'évolution de la demande des consommateurs, il est plus important que jamais que nous prenions des mesures pour maintenir et même améliorer le secteur canadien de l'automobile. Je dirais même que nous avons c'est le moment parfait pour le faire.

C'est pourquoi, le 5 février, le premier ministre a lancé une nouvelle stratégie visant à transformer l'industrie automobile du Canada. Reconnaisant que l'avenir de l'industrie automobile repose sur l'électrification et la connectivité, le gouvernement accorde la priorité au développement de toute la chaîne de valeur de la prochaine génération de véhicules. D'ici 5 ans, les ventes de véhicules électriques devraient représenter près de 40 % des ventes mondiales de voitures.

Il est important que le Canada soit à l'avant-garde de cette évolution. Le gouvernement mettra en place des normes plus strictes en matière d'émissions de gaz à effet de serre qui aideront le Canada à atteindre son objectif de 75 % de ventes de véhicules électriques d'ici 2035 et de 90 % d'ici 2040. Ces normes contribueront aussi à réduire l'empreinte carbone du Canada et à améliorer notre leadership mondial dans le domaine de l'énergie propre.

En même temps, l'abrogation de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques permettra aux constructeurs d'utiliser de nouvelles technologies pour satisfaire les préférences des consommateurs tout en favorisant l'adoption des véhicules électriques; toutefois, pour faire croître la demande nationale de véhicules électriques, ils doivent devenir plus abordables pour les travailleurs canadiens. C'est pourquoi le gouvernement lancera un programme quinquennal pour l'abordabilité des véhicules électriques en vue de réduire leur coût pour les Canadiens et de créer un marché intérieur solide. Le programme de 2,3 milliards de dollars offrira des incitatifs à l'achat ou à la location pouvant atteindre 5 000 \$ pour les véhicules électriques à batterie et à pile à combustible et 2 500 \$ pour les véhicules hybrides rechargeables ayant une valeur de transaction finale maximale de 50 000 \$ pour les véhicules fabriqués par les pays avec lesquels le Canada a conclu des accords de libre-échange.

L'Institut climatique du Canada, entre autres, a démontré, grâce à des recherches fondées sur les expériences passées, que les incitatifs à l'achat de véhicules électriques ont encouragé d'emblée l'adoption de ces véhicules partout au pays. Afin de soutenir l'industrie automobile canadienne, la limite de 50 000 \$ ne s'appliquera

Travaux des subsides

pas aux véhicules électriques ni aux véhicules hybrides rechargeables fabriqués au Canada.

Dans le cadre de la stratégie automobile, le gouvernement améliorera également le réseau national de bornes de recharge pour véhicules électriques grâce à des investissements de 1,5 milliard de dollars au titre de l'Initiative d'infrastructures de recharge et de ravitaillement en hydrogène. Nous faisons en sorte qu'il soit plus facile et plus pratique pour les conducteurs de recharger leur voiture, peu importe où ils se trouvent. L'adoption des véhicules électriques deviendra plus pratique pour les consommateurs de la circonscription d'Halifax, et ceux du reste du pays, car il y aura plus de bornes disponibles dans les stationnements et les immeubles résidentiels à usage mixte. Ces bornes auront besoin d'électricité. Les mesures annoncées dans le budget de 2025 visent donc à faire en sorte que le Canada dispose de l'énergie propre et abordable nécessaire pour développer, construire et conduire les voitures de demain.

Ces avancées reposent sur des investissements stratégiques nécessaires donc, afin d'accélérer les investissements dans le secteur de la construction automobile canadien, le gouvernement affectera 3 milliards de dollars du Fonds de réponse stratégique et jusqu'à 100 millions de dollars de l'Initiative régionale de réponse tarifaire pour aider l'industrie automobile à s'adapter, à croître et à diversifier ses marchés. Nous profiterons également de la superdéduction à la productivité et des taux d'imposition des sociétés réduits pour les fabricants de technologies carboneutres pour favoriser les investissements dans les technologies propres et les véhicules électriques, et nous renforcerons le cadre de remise pour le secteur automobile canadien afin de récompenser les entreprises qui construisent des véhicules et investissent au Canada.

Le gouvernement établira également un régime commercial global qui améliorera la compétitivité du secteur de l'automobile grâce à de nouveaux partenariats. Par exemple, le Canada a récemment renouvelé son partenariat stratégique avec la République de Corée en signant un protocole d'accord visant à renforcer la collaboration industrielle entre le Canada et la Corée en matière de mobilité future. En tant que ville portuaire, Halifax est particulièrement bien située pour répondre à l'augmentation de la demande en matière d'expédition et de distribution.

• (1655)

Le partenariat avec la Chine annoncé récemment vise à favoriser de nouveaux investissements conjoints au Canada et à permettre l'importation d'un volume fixe de véhicules électriques chinois sur le marché canadien. Les contre-mesures tarifaires sur les importations automobiles en provenance des États-Unis seront maintenues afin d'assurer des conditions équitables pour les constructeurs automobiles canadiens sur le marché intérieur, mais le gouvernement continuera de faire progresser cette stratégie dans le cadre d'une industrie automobile nord-américaine intégrée.

Le secteur automobile canadien repose sur une collaboration entre pays. L'industrie automobile nord-américaine prospère quand nos chaînes d'approvisionnement intégrées sont solides et que nous sommes concurrentiels sur le marché mondial. Le Canada et les États-Unis ont bâti ensemble cette industrie intégrée au fil des décennies, et nous sommes plus forts ensemble. Grâce à des investissements stratégiques et à la consolidation de partenariats commerciaux, le Canada est en train de se positionner comme un chef de file mondial de l'électrification des véhicules, des véhicules autonomes et de la chaîne d'approvisionnement des batteries qui alimenteront la mobilité de demain.

Travaux des subsides

Je tiens également à mentionner l'aide que nous apporterons aux travailleurs du secteur automobile qui construiront ces véhicules dans un contexte d'incertitude à court terme. Afin de protéger les travailleurs et les entreprises du secteur automobile canadien contre les pressions immédiates tout en les aidant à se préparer pour l'avenir, le gouvernement offrira un soutien aux employés grâce à une nouvelle subvention au travail partagé, qui permettra d'éviter les licenciements et de favoriser le maintien en poste des travailleurs afin que les entreprises puissent planifier l'avenir. De plus, jusqu'à 66 000 travailleurs au pays, y compris les travailleurs déplacés du secteur automobile, bénéficieront d'une aide à l'emploi et d'une aide à la reconversion professionnelle dans le cadre d'un investissement de 750 millions de dollars.

Les mesures que prend le gouvernement façonneront l'industrie canadienne de l'automobile pour les décennies à venir. Ces décisions stratégiques et ces investissements d'importance historique visent à bâtir un secteur canadien de l'automobile vigoureux, où des travailleurs canadiens construisent les voitures de l'avenir. Grâce à une main-d'œuvre de classe mondiale, à des fournisseurs de pièces reconnus mondialement et à des travaux de recherche et de développement de pointe, le secteur canadien de l'automobile construit les véhicules d'aujourd'hui et contribuera à construire les véhicules de demain. Nous allons protéger l'industrie et inciter les constructeurs à fabriquer leurs véhicules ici, car nous pourrions ainsi transformer les entreprises et les travailleurs du pays pour qu'ils soient en mesure de soutenir la concurrence dans le nouveau contexte mondial, dont ils sortiront gagnants.

Le gouvernement est déterminé à travailler avec tous ses partenaires ici et à l'étranger afin de trouver des solutions novatrices pour moderniser l'industrie canadienne de l'automobile. Nous pouvons prendre les devants et tirer parti des occasions qui s'offrent à nous pour nous réorienter et nous adapter devant les défis. Notre nouvelle stratégie automobile est solide sur les plans économique et écologique. Je suis très enthousiaste à l'idée de la mettre en œuvre.

● (1700)

Dave Epp (Chatham-Kent—Leamington, PCC): Monsieur le Président, ma collègue a mentionné certaines prévisions dans son discours. Si j'ai bien compris, elle a dit que les ventes de véhicules électriques grimperaient à 40 % du marché mondial et que l'objectif était d'atteindre 90 % d'ici 2040.

Qu'est-il advenu des prévisions? Nous avons une obligation relative aux véhicules électriques qui, j'en suis convaincu, s'accompagnait elle aussi de prévisions. De toute évidence, cela n'a pas fonctionné. Les prévisions ne se sont pas réalisées. Quelle certitude avons-nous que ces nouvelles prévisions ont la moindre chance de se concrétiser? Jusqu'à l'annulation de l'ancienne obligation, les constructeurs automobiles d'ici devaient envoyer de l'argent au sud, à Tesla. Aujourd'hui, l'argent continue de filer vers le sud, mais autrement.

Qu'est-ce qui nous permet d'avoir confiance dans les nouvelles prévisions?

Shannon Miedema: Monsieur le Président, la norme sur la disponibilité des véhicules électriques dont nous avons débattu au comité de l'environnement n'a jamais été mise en œuvre. Elle était encore à l'étude. Elle ne devait entrer en vigueur qu'en 2035. Rien de tout cela ne s'est donc concrétisé. Les tendances mondiales, elles, sont restées relativement stables. Nous n'aurions pas vraiment pu prévoir ce qui se passe aujourd'hui entre le Canada et les

États-Unis. Le député a raison, mais nous devons composer avec la situation actuelle.

Le gouvernement se concentre sur ce qu'il peut contrôler en ce moment. De nombreuses études soulignent l'importance de mesures comme des incitatifs et d'autres outils indispensables pour provoquer la transformation d'une industrie. Je suis très emballée par la stratégie automobile et ses retombées positives pour le Canada.

Michael Guglielmin: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement.

En tant que whip suppléant de l'opposition, j'approuve l'amendement à la motion proposé plus tôt.

Le vice-président: C'est noté.

Nous poursuivons les questions et observations. Le député d'Abitibi—Témiscamingue a la parole.

[Français]

Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Monsieur le Président, comme nous sommes dans un débat qui porte sur les automobiles, je vais poser une question sur la mécanique. Puis, comme nous traitons d'une question portant sur les subventions aux véhicules électriques, je vais poser une question sur l'argent.

J'aimerais savoir si la députée d'Halifax pense que le fait que le Parti conservateur reçoive énormément de fonds de donateurs qui sont très engagés dans l'industrie du pétrole et du gaz pourrait avoir un lien avec le fait que, dans leur journée de l'opposition, ils veulent enlever des subventions aux véhicules électriques qui auraient évidemment un effet fort et durable sur l'industrie automobile de demain.

[Traduction]

Shannon Miedema: Monsieur le Président, je ne me prononcerai pas sur les priorités du Parti conservateur en matière de pétrole et de gaz, mais je répéterai une chose que j'ai déjà dite: les recherches montrent que les incitatifs à l'achat de véhicules électriques sont vraiment importants au début de la période d'adoption. Si nous proposons ces incitatifs à l'achat dans le cadre de notre plan quinquennal, c'est que nous anticipons qu'à la fin des cinq ans, le coût des véhicules électriques aura continué de diminuer et, espérons-le, qu'il se comparera à celui des véhicules à moteur à combustion interne. C'est un élément de la stratégie que nous essayons de mettre en place aujourd'hui.

[Français]

Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Monsieur le Président, alors que plus de 500 000 Canadiens et Canadiennes dépendent directement de l'industrie automobile et que nos travailleurs font face à des droits de douane injustifiés de la part des États-Unis ainsi qu'à des bouleversements mondiaux rapides, ma collègue peut-elle expliquer comment la stratégie automobile du gouvernement protège les travailleurs canadiens, attire l'investissement et renforce la résilience de notre industrie face aux droits de douane et aux changements mondiaux?

• (1705)

[Traduction]

Shannon Miedema: Monsieur le Président, c'est exactement ce que nous faisons, non seulement avec la stratégie automobile, mais aussi dans le cadre des efforts considérables déployés par le gouvernement en ce moment pour réduire notre dépendance envers les États-Unis et diversifier nos partenariats commerciaux dans le monde entier. C'est pourquoi nous sommes très heureux des progrès que nous avons réalisés avec la signature de tous les nouveaux accords commerciaux internationaux par le premier ministre. Nous sommes très encouragés par nos discussions avec la Corée sur le secteur canadien de l'automobile. Il semble y avoir un réel désir d'investir au Canada et de faire construire beaucoup de ces véhicules au Canada par des Canadiens.

Dominique O'Rourke (Guelph, Lib.): Monsieur le Président, avant de commencer, je tiens moi aussi à exprimer mes condoléances à la suite des tragiques événements survenus à Tumbler Ridge et à Kitigan Zibi. Ayant moi-même perdu des êtres chers, je sais à quel point il est difficile, quand notre monde s'écroule, d'avoir l'impression que tout autour de nous continue comme si de rien n'était. Je veux simplement que ces communautés sachent que nous partageons leur douleur et que nous sommes de tout cœur avec elles, même si nous continuons à travailler ici.

Je suis très fière de représenter la circonscription de Guelph, où nous voyons chaque jour des exemples de leadership dans le secteur automobile, plus précisément dans la fabrication de pièces. Linamar, Denso, Polycon, CPK et bien d'autres entreprises se trouvent à Guelph. De nombreux habitants de la circonscription travaillent chez Toyota à Cambridge, et cette usine a reçu plus de prix pour la qualité de ses produits que n'importe quelle autre usine dans le monde.

Dans notre région, nous connaissons bien la construction automobile. C'est d'ailleurs pourquoi je préside le caucus de l'automobile. Je comprends parfaitement l'importance de ce secteur, qui représente 500 000 emplois, pour le Canada et nos collectivités. À Guelph seulement, 12 000 emplois dépendent de l'industrie automobile.

Je me préoccupe des travailleurs de l'automobile et de la santé du secteur. Le gouvernement s'en préoccupe également. C'est pourquoi nous avons annoncé la semaine dernière une stratégie complète pour le secteur de l'automobile. En mettant en œuvre cette stratégie, nous accélérerons les investissements dans le secteur canadien de la construction automobile, notamment grâce aux 3 milliards de dollars du Fonds de réponse stratégique et aux 100 millions de dollars de l'Initiative régionale de réponse tarifaire, pour aider l'industrie automobile à s'adapter, à prendre de l'expansion et à se diversifier vers de nouveaux marchés.

J'en fais la promotion dans ma circonscription, et j'espère que tous les députés communiquent avec les entreprises qui pourraient être touchées par des droits de douane et les informent des mesures de soutien qui existent, même s'ils ont voté contre ces mesures dans le budget de 2025.

La stratégie de l'automobile tirera parti de la superdéduction à la productivité et de la réduction des taux d'imposition des sociétés pour les fabricants de technologies à zéro émission afin d'encourager les investissements dans les technologies propres et les véhicules électriques. La superdéduction à la productivité prévue dans le budget est une autre mesure pour permettre à tous les fabricants

Travaux des subsides

de déduire dès la première année leurs investissements en immobilisations, et les députés d'en face s'y sont également opposés.

La stratégie de l'automobile rationalisera les politiques de réduction des émissions pour mettre l'accent sur les résultats. Cela signifie que des normes plus strictes en matière d'émissions de gaz à effet de serre mèneront le Canada vers un objectif de 75 % de ventes de véhicules électriques d'ici 2035 et de 90 % d'ici 2040 afin de réduire l'empreinte carbone du Canada et d'assurer son leadership mondial en matière d'énergie propre.

Je suis vraiment ravie de prendre la parole aux côtés de ma collègue, la députée d'Halifax. J'ai assisté aux exposés de Mobilité électrique Canada devant le caucus de l'environnement, dont les membres ont également participé aux réunions du caucus de l'automobile. Nous comprenons bien qu'il y a une intersection prometteuse entre l'automobile et l'électrification, et c'est dans cette direction que le monde se dirige.

Les normes d'émissions plus strictes permettront aux constructeurs d'utiliser un éventail de technologies pour respecter les normes et répondre aux préférences des consommateurs à court terme tout en favorisant l'adoption de ces normes au fil du temps. C'est ce que les constructeurs demandent alors qu'ils innovent du point de vue de la technologie et qu'ils se rapprochent des objectifs de carboneutralité.

Plus tôt aujourd'hui, des députés ont qualifié les constructeurs automobiles de retardataires, mais je tiens à saluer le leadership de l'industrie en matière d'électrification. Toyota s'est engagée à devenir carboneutre tout au long du cycle de vie de ses véhicules d'ici 2050, aussi bien pour la construction que pour les véhicules eux-mêmes. Les consommateurs sont avec eux. Les résultats du troisième trimestre de Toyota Canada montrent que les véhicules électriques représentent 49,4 % des ventes globales. La demande et l'expertise sont là. Honda a également une initiative de carboneutralité pour 2050.

Cette tendance est mondiale. Les ventes de voitures électriques ont dépassé 17 millions de dollars à l'échelle mondiale en 2024 et elles ont atteint une part des ventes de plus de 20 %. En 2025, on s'attendait à ce que les ventes de voitures électriques dépassent 20 millions de dollars à l'échelle mondiale et représentent plus du quart des voitures vendues dans le monde.

Nous n'avons pas encore les données de 2025, mais en 2024, au Canada, les véhicules électriques représentaient 60 % de l'augmentation nette du nombre d'immatriculations de véhicules. Un véhicule neuf sur sept vendu cette année-là était électrique. Selon la région et le modèle, il pouvait même s'agir d'un véhicule neuf sur trois ou d'un véhicule neuf sur quatre. La demande des consommateurs est là. Que s'est-il passé?

• (1710)

Lorsque les incitatifs ont été suspendus, la demande a diminué, car les consommateurs attendaient de voir s'ils seraient rétablis. Nous avons l'intention de renforcer la demande intérieure en faisant baisser le prix des véhicules électriques et en rendant les infrastructures plus fiables. C'est pourquoi nous avons lancé un programme quinquennal pour l'abordabilité des véhicules électriques, afin de faire baisser le prix des véhicules et de renforcer le marché de consommation intérieur. Il a toujours été prévu d'appuyer la transition vers les véhicules électriques sur une période de 10 ans. Nous reprenons le projet, parce qu'il fonctionne.

Travaux des subsides

Voici une autre mesure cruciale: nous offrirons aux particuliers et aux propriétaires d'entreprises des incitatifs à l'achat ou à la location pouvant atteindre 5 000 \$ pour les véhicules électriques à batterie et à pile à combustible, et 2 500 \$ pour les véhicules hybrides rechargeables, et ce, pour les véhicules fabriqués dans des pays avec lesquels le Canada a conclu un accord de libre-échange et dont la valeur finale de transaction est d'au plus 50 000 \$. Dans le but de soutenir l'industrie automobile canadienne, ce plafond de 50 000 \$ ne s'appliquera pas aux véhicules électriques et aux véhicules hybrides rechargeables fabriqués au Canada.

Soyons très clairs. Les incitatifs à l'achat de véhicules électriques ou de véhicules hybrides rechargeables sont versés aux Canadiens ou aux entreprises qui les achètent. Ce sont eux qui en bénéficient. Même si le véhicule vient des États-Unis, il est assujéti à des contre-mesures tarifaires, et il contient des pièces fabriquées au Canada par des travailleurs canadiens. Il fait donc partie de notre secteur de l'automobile. Ne laissons pas les conservateurs semer la confusion à ce sujet. Le gouvernement du Canada, le premier ministre, la ministre de l'Industrie et les membres du Cabinet sont à l'écoute des Canadiens. Les Canadiens sont favorables aux incitatifs à l'achat de véhicules électriques.

Les Canadiens veulent également s'attaquer à l'anxiété liée à l'autonomie. Ils veulent un meilleur réseau national de recharge pour véhicules électriques. Alors, comme ma collègue l'a dit, nous investissons 1,5 milliard de dollars dans les infrastructures de recharge.

Nous établissons un régime commercial complet qui accroît la compétitivité du secteur de l'automobile en renforçant le cadre de remise afin de récompenser les entreprises qui produisent et investissent au Canada. C'est une chose sur laquelle nous devrions tous pouvoir nous entendre. Nous attirons de nouveaux investissements au Canada, ce qui devrait également être un objectif partagé, et nous maintenons nos contre-mesures tarifaires sur les importations d'automobiles en provenance des États-Unis afin d'assurer des règles du jeu équitables pour les fabricants d'automobiles canadiens sur le marché national.

Enfin, la stratégie pour le secteur de l'automobile protège les travailleurs et les entreprises du secteur canadien de l'automobile contre les pressions immédiates tout en les aidant dans leur transition, au besoin, grâce à des mesures de soutien et de recyclage professionnel. Pendant ce temps, d'autres acteurs arrivent sur le marché, comme les usines de batteries pour véhicules électriques à St. Thomas et à Windsor. Cette stratégie a été accueillie favorablement par l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, qui a déclaré ceci:

Le financement visant à soutenir le renouvellement des incitatifs à l'achat et à mettre en place une stratégie robuste pour les infrastructures de recharge contribuera à poursuivre l'adoption des VE, et les membres de l'ACCV sont bien placés pour appuyer la transition vers l'électrification grâce à une offre de produits diversifiée.

Les Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada ont déclaré:

Nous nous réjouissons des précisions apportées sur des enjeux comme la Norme de disponibilité des véhicules électriques, le rétablissement des incitatifs à l'achat de véhicules électriques et l'engagement à développer rapidement l'infrastructure de recharge.

Les membres du caucus des maires de l'Ontario pour le secteur de l'automobile sont ravis, et la prochaine citation est ma préférée. Le président et chef de la direction de la Corporation des associations de détaillants d'automobiles a déclaré:

Les mesures de soutien élargies et ajustées visant à maintenir le secteur manufacturier automobile vital du Canada sont essentielles alors que nous entrons dans une phase critique de la renégociation de l'ACEUM avec les États-Unis. Les concessionnaires [de l'ensemble du] pays saluent tout particulièrement la décision du gouvernement de mettre fin [à l'obligation relative aux] véhicules électriques et d'opter pour une meilleure voie en matière d'adoption des véhicules électriques, plus alignée sur la diversité technologique, l'état de l'infrastructure de recharge et la demande réelle des consommateurs.

Même les représentants d'Unifor se disent ravis et estiment que c'est très bon pour le secteur.

La motion conservatrice dont la Chambre est saisie aujourd'hui n'est pas une stratégie. Ce n'est pas une bonne politique. La motion est même inexacte. Nous devons mettre les choses au clair, pas les embrouiller. Les incitatifs pour l'achat de véhicules électriques sont offerts à des ménages et à des entreprises du Canada. Nous avons un secteur de la construction automobile intégré. Tous les véhicules assemblés en Amérique du Nord ont des pièces qui viennent du Canada. Le Fonds d'intervention stratégique est utile.

Je n'appuie pas cette motion de l'opposition, car elle est sans substance. J'appuie plutôt la stratégie pour le secteur canadien de l'automobile. J'appuie les solutions qui fonctionnent. Je suis solidaire du secteur et des travailleurs de l'automobile.

• (1715)

Vincent Ho (Richmond Hill-Sud, PCC): Monsieur le Président, je trouve le discours du député libéral un peu fort.

La semaine dernière, les libéraux ont annoncé leur prétendue stratégie pour le secteur l'automobile, qui comprenait un fonds de 2,3 milliards de dollars pour offrir des incitatifs pour l'achat de véhicules électriques au Canada. Cela peut sembler formidable, mais le problème, c'est que la plupart des véhicules électriques achetés au Canada sont fabriqués ailleurs, y compris aux États-Unis, où bon nombre d'usines déménagent. Dans les faits, cet incitatif se trouve maintenant à subventionner les constructeurs automobiles d'autres pays, dont les États-Unis.

Pourquoi les libéraux subventionnent-ils les constructeurs automobiles étrangers à hauteur de 2,3 milliards de dollars, alors que des dizaines de milliers de travailleurs de l'automobile sont licenciés au Canada? Les libéraux vont-ils soutenir les travailleurs canadiens de l'automobile?

Dominique O'Rourke: Monsieur le Président, nous soutenons sans réserve les travailleurs canadiens de l'automobile. Soyons très clairs. Il y a également la Corporation des associations de détaillants d'automobiles. Je ne pense pas que les conservateurs aient consulté les grandes associations au sujet de la motion. Beaucoup de Canadiens achètent une Kia. Beaucoup de Canadiens achètent des véhicules électriques provenant de divers endroits. Pourquoi se concentrer sur le marché automobile nord-américain? Pourquoi dénigrent-ils certains de nos pays partenaires, où les pièces sont vendues et où les collaborations ont lieu? Le marché automobile nord-américain est intégré. Nous allons nous battre pour ce marché intégré. Nous allons nous battre pour les travailleurs de l'automobile.

[Français]

Marie-Hélène Gaudreau (Laurentides—Labelle, BQ): Monsieur le Président, je repense à la question de mon collègue, il y a quelques minutes, au sujet de la motion. Comment peut-on avoir oublié des choses dans la motion et être ensuite obligé de l'amender après que nous avons fait la nomenclature des entreprises du Québec qui n'y étaient pas?

Dominique O'Rourke: Monsieur le Président, je m'excuse, mais je comprends mal la question. Ce n'est pas moi qui ai proposé l'amendement et je n'en ai pas pris connaissance. Si vous voulez me poser une question plutôt en lien avec mon discours ou avec le plan, ça me fera plaisir de vous répondre.

Le vice-président: Je rappelle à la députée que lorsqu'on s'adresse à un autre député, il faut le faire par l'entremise de la présidence en évitant d'utiliser le « vous ».

L'honorable député d'Alfred-Pellan a la parole.

Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Monsieur le Président, dans un contexte où l'industrie automobile mondiale se tourne rapidement vers l'électrification et les technologies propres, ma collègue peut-elle expliquer comment la stratégie automobile du gouvernement, notamment les incitatifs à la production au Canada, les mesures fiscales pour attirer l'investissement, le développement de la chaîne d'approvisionnement des batteries et des minéraux critiques, ainsi que le soutien à l'adoption des véhicules électriques et aux infrastructures de recharge, renforce la compétitivité du Canada, sécurise des emplois bien rémunérés et positionne notre pays comme un chef de file mondial dans l'industrie automobile de demain?

Dominique O'Rourke: Monsieur le Président, mon collègue d'Alfred-Pellan a répondu à sa question en la posant. En effet, il faut voir la stratégie automobile et le budget comme un plan global pour attirer des investissements; voir le secteur automobile, mais aussi le secteur manufacturier de façon très large au Canada; voir toute la chaîne d'approvisionnement, des minéraux critiques aux pièces automobiles, de l'assemblage à la distribution et aux bornes, pour qu'il y ait de la confiance dans le secteur et les meilleurs travailleurs au monde équipés pour faire le travail.

[Traduction]

Dave Epp (Chatham-Kent—Leamington, PCC): Monsieur le Président, la députée d'en face s'est donné beaucoup de mal pour proclamer que l'incitatif profiterait aux consommateurs ou aux acheteurs de véhicules électriques.

Est-ce qu'elle prétend que les vendeurs de véhicules électriques vendus au Canada n'intégreront pas l'incitatif dans leur prix de vente?

• (1720)

Dominique O'Rourke: Monsieur le Président, le mécanisme de remboursement pour les véhicules électriques sera similaire à celui qui était en vigueur il y a quelques années. Si quelqu'un se rend chez un concessionnaire et achète un véhicule, il touchera un remboursement en fonction du prix de détail suggéré par le constructeur, s'il répond aux conditions. Ce remboursement lui sera versé directement. Nous constatons des changements de toutes sortes dans le secteur automobile. Le parti d'en face aime que les consommateurs aient le choix: l'incitatif pour les véhicules électriques offre un choix aux consommateurs.

Ellis Ross (Skeena—Bulkley Valley, PCC): Monsieur le Président, il est difficile de reprendre les travaux de la Chambre compte tenu de la tragédie qui s'est produite à Tumbler Ridge mardi. Le Canada essaie encore de s'en remettre. Nos pensées et nos prières se tournent vers la communauté, les habitants et les familles de Tumbler Ridge. Ils auront un long chemin à parcourir vers la guérison. Ma famille est bouleversée par cette tragédie.

Aujourd'hui, nous parlons des véhicules électriques et du projet de subvention du gouvernement fédéral. En écoutant les discours,

Travaux des subsides

je n'ai pas cessé d'entendre dire que nous soutenons les travailleurs canadiens de l'automobile, que le monde se tourne vers les véhicules électriques et que le Canada a l'intention de suivre cette tendance, mais les constructeurs américains de véhicules électriques sont en train d'essuyer des pertes, et c'est la même chose en Chine. Ses ventes intérieures sont en train de s'effondrer. En fait, le Canada lance une bouée de sauvetage aux Américains en offrant une subvention pour des véhicules électriques fabriqués aux États-Unis. Il n'y a qu'une seule voiture qui pourrait se qualifier pour la subvention dont nous parlons; le reste des fonds servirait à aider une industrie mourante aux États-Unis.

L'accord qu'a conclu le gouvernement avec la Chine aidera l'industrie de ce pays, qui est en déclin. Ce véhicule fait l'objet d'une surproduction et bénéficie de subventions excessives. Mais ce n'est pas tout. Tesla tire également des revenus des crédits de carbone. Depuis 2017, sans rien avoir vendu, l'entreprise a récolté plus de 10 milliards de dollars en crédits de carbone auprès de constructeurs automobiles qui ne produisent pas de véhicules électriques, y compris au Canada. Nous allons verser 2,3 milliards de dollars en mesures incitatives pour aider une industrie en difficulté aux États-Unis, et nos constructeurs automobiles, ou ce qu'il en reste au Canada, qui ne produisent pas de véhicules électriques, devront acheter des crédits de carbone à une entreprise américaine. En quoi cette démarche contribue-t-elle à bâtir un Canada fort?

Nous entendons tous ces arguments, mais en réalité, toutes ces mesures sont axées sur les États-Unis et visent à soutenir leur économie, leur marché de l'emploi et leur secteur manufacturier. Le Canada ne se contente pas d'aider les États-Unis avec cette mesure incitative. Nous avons également donné des centaines de millions de dollars à Stellantis pour créer des emplois et produire des véhicules au Canada. Qu'a fait cette entreprise? Elle a dit « merci beaucoup », puis elle a quitté le Canada pour s'installer aux États-Unis. Elle va y construire une usine. Tout est axé sur les États-Unis.

Le premier ministre a promis de faire du Canada l'économie la plus forte du G7. Eh bien, nous n'en sommes pas là. Il a promis de faire du Canada une superpuissance énergétique. Eh bien, nous n'en sommes pas une. Il voulait être jugé en fonction du prix du panier d'épicerie. Inutile d'insister.

L'une de ses plus grandes promesses, il l'a faite au président Trump: investir 1 billion de dollars canadiens dans l'économie américaine. Je pense que nous sommes en bonne voie de tenir cette promesse, même si l'on paie par versements, comme le remboursement de 2,3 milliards de dollars aux fabricants de véhicules électriques aux États-Unis.

Soit dit en passant, lorsque le premier ministre est revenu au pays, il a précisé que l'argent ne proviendrait pas des contribuables, mais possiblement d'investissements privés. Or, ce remboursement de taxe vient bel et bien du gouvernement, donc des contribuables. On parle de 2,3 milliards de dollars, qui s'ajoutent aux 52 milliards de dollars que le gouvernement a déjà promis d'investir dans la création d'une chaîne d'approvisionnement de véhicules électriques au Canada pour un véhicule fabriqué aux États-Unis.

• (1725)

Bientôt, 49 000 véhicules électriques fabriqués en Chine inonderont notre marché. Le gouvernement aide les économies en perte de vitesse, mais il ne fait rien par rapport aux emplois ou à l'abordabilité pour aider l'économie canadienne et notre propre population.

Travaux des subsides

J'insiste sur une chose, et j'en ai beaucoup parlé à l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique, à savoir que les exigences relatives aux véhicules électriques sont injustes et déraisonnables. C'est exercer des pressions financières sur les gens pour qu'ils achètent un véhicule électrique, surtout dans des circonscriptions comme Skeena—Bulkley Valley, où ce n'est pas pratique pour les travailleurs des secteurs forestier ou agricole. Je devrais peut-être dire pour ceux qui travaillaient dans le secteur forestier, car l'industrie est pratiquement morte dans toute la Colombie-Britannique. Un véhicule électrique n'est pas pratique. Par conséquent, il est injuste d'exercer des pressions financières sur des gens qui ont déjà du mal à joindre les deux bouts et de les punir s'ils achètent un véhicule à essence ou au diesel.

Qu'est-ce qui remplace l'exigence concernant les véhicules électriques? C'est une exigence relative aux émissions d'échappement, qui aura le même effet que celle qui mettait l'accent sur les véhicules électriques. La nouvelle exigence mettra de la pression sur les Canadiens, en particulier ceux pour qui l'achat d'un véhicule électrique n'est même pas envisageable. C'est injuste. Alors que les Canadiens n'ont déjà pas les moyens de se loger, de faire l'épicerie et de payer les services publics, le gouvernement ne devrait pas multiplier les difficultés et les obstacles auxquels ils sont confrontés.

Ce n'est pas ce que le premier ministre avait promis, d'autant plus que je doute que la population canadienne comprenne ce qui se passe du côté des investissements. Il ne s'agit pas seulement d'investir 2,3 milliards de dollars pour des incitatifs qui profiteront aux fabricants d'automobiles aux États-Unis. Selon Ressources naturelles Canada, pour soutenir les nouveaux véhicules électriques qui seront vendus, il nous faudra environ 450 000 bornes de recharge publiques et près de 12 millions de bornes privées d'ici 2035.

Nous en avons beaucoup parlé en Colombie-Britannique. La province n'a tout simplement pas les infrastructures nécessaires, surtout dans les régions rurales. Elle n'a pas non plus l'approvisionnement nécessaire en électricité, sans compter le fait que les lignes de transport d'électricité qui vont jusque dans nos quartiers et nos maisons ne sont pas à la hauteur en ce moment. Il faudra des milliards de dollars supplémentaires pour mettre en place les infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de l'obligation relative aux véhicules électriques. Qui va payer pour ça au bout du compte? Ce ne sera pas le gouvernement; ce seront les consommateurs et les contribuables.

D'ailleurs, en ce moment même, mon bureau reçoit des plaintes concernant les factures d'hydroélectricité reçues ces derniers jours. Les gens me demandent ce qui justifie la hausse, mais je n'ai pas de réponse à leur donner. Je sais que le coût de l'hydroélectricité produite par les barrages en Colombie-Britannique est un coût qui est reporté. Comme pour le budget ingérable du gouvernement libéral, il faudra bien un jour que quelqu'un paie la facture, sinon, il y aura des conséquences pour notre souveraineté. Il y a de nombreux exemples de ce qui se passe lorsqu'un pays n'arrive pas à payer ses factures.

Je sais que certaines personnes ici ne pensent pas que la responsabilité financière est une chose à prendre au sérieux. Pourtant, en tant que chefs de conseil, on nous répète continuellement que, selon la Loi sur les Indiens, il nous est interdit de nous endetter ou d'accumuler les déficits, sous peine de sanctions par le gouvernement fédéral. Ces règles sont toujours en vigueur aujourd'hui.

Nous pouvons parler autant que nous voulons de ce tout nouveau monde des véhicules électriques...

• (1730)

Le vice-président adjoint (John Nater): Nous poursuivons les questions et observations. Le député d'Alfred-Pellan a la parole.

[Français]

Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Monsieur le Président, je vois bien que mon collègue attribue à notre gouvernement le fait que les véhicules électriques au Canada sont un échec complet.

Je me demande comment mon collègue peut prétendre défendre les travailleurs de l'automobile tout en rejetant une stratégie qui conditionne les initiatives à la production au Canada, qui protège les emplois pendant la transition et qui réduit notre dépendance à un seul marché d'exportation. Le Canada va devenir un pays qui va se concentrer beaucoup sur l'automobile électrique.

Pourquoi mon collègue dit-il que c'est un échec?

[Traduction]

Ellis Ross: Monsieur le Président, c'est parce que le bilan des libéraux montre déjà que c'est un échec. Les libéraux ont donné des centaines de millions de dollars à Stellantis pour construire une usine de fabrication au Canada. Ils ont prétendu qu'ils allaient récupérer cet argent. Ils ont prétendu qu'il y avait une promesse d'emplois. Qu'a fait Stellantis? Elle a pris l'argent et s'est enfuie aux États-Unis pour y créer des emplois et fabriquer des voitures.

Qu'y a-t-il de si différent cette fois-ci? En quoi cette subvention permettra-t-elle de créer des emplois et d'améliorer l'économie au Canada? Elle sera uniquement avantageuse pour les États-Unis.

[Français]

Alexis Deschênes (Gaspésie—Les Îles-de-la-Madeleine—Lis-tuguj, BQ): Monsieur le Président, au Bloc québécois, nous pensons que les véhicules électriques, c'est l'avenir.

Présentement, il n'y a pas d'usine d'assemblage de véhicules électriques au Québec. Cependant, les subventions à l'achat sont efficaces, parce qu'elles accélèrent l'électrification des transports et rendent les véhicules électriques plus abordables.

Qu'est-ce que le Parti conservateur a contre le fait d'avoir des véhicules électriques plus abordables?

[Traduction]

Ellis Ross: Monsieur le Président, je n'ai rien contre les véhicules électriques abordables. Je n'ai rien contre les véhicules à essence et au diesel abordables. Je n'ai rien contre eux.

Ce à quoi je m'oppose, c'est au fait que la subvention va essentiellement servir à redresser un secteur économique moribond aux États-Unis, représenté par Ford et General Motors, tout en profitant à Tesla, une entreprise américaine qui bénéficiera de la hausse des crédits carbone.

Kurt Holman (London—Fanshawe, PCC): Monsieur le Président, c'est la première fois que je prends la parole à la Chambre des communes depuis l'événement tragique survenu le mardi 10 février. Au nom des habitants de London—Fanshawe, je tiens à souligner que nos pensées et nos prières accompagnent la communauté de Tumbler Ridge, en Colombie-Britannique.

Travaux des subsides

J'aimerais aussi poser une question à mon collègue de Skeena—Bulkley Valley. Malgré l'engagement du gouvernement libéral d'investir 52 milliards de dollars dans la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques, la plupart des véhicules fabriqués et vendus au Canada restent des véhicules à essence, de sorte que cette politique favoriserait les pays qui dominent déjà la production de véhicules électriques.

Mon collègue pourrait-il nous en dire plus sur cette préoccupation, qui pourrait concerner de nombreux Canadiens?

Ellis Ross: Monsieur le Président, ce dont je veux parler, c'est d'une approche proprement canadienne pour les Canadiens. Nous avons posé des questions au gouvernement canadien au sujet du financement d'initiatives, dans Skeena—Bulkley Valley, qui créeraient des emplois et généreraient des revenus pour les Canadiens. Il y a Telkwa Coal, qui a besoin d'infrastructures. Les terrains industriels de Terrace ont besoin d'aide en matière d'infrastructures. Nous parlons du port de Stewart, qui a besoin de fonds pour des infrastructures. Nous n'avons pas eu de réponse.

Nous avons les réponses pour une approche proprement canadienne. Nous n'avons pas besoin d'une approche qui aide une industrie des véhicules électriques qui se meurt aux États-Unis. C'est ce que cet incitatif va faire. Il va sauver l'industrie des véhicules électriques aux États-Unis.

• (1735)

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, le député semble oublier que les industries automobiles canadienne et américaine sont interdépendantes. Beaucoup de pièces proviennent du Canada ou sont fabriquées au Canada. Elles sont ensuite envoyées aux États-Unis pour l'assemblage des véhicules électriques, et, oui, certains seront importés au Canada.

Le député est-il conscient de l'interdépendance de l'industrie automobile au Canada?

Ellis Ross: Monsieur le Président, je suis bien conscient de cette interdépendance, mais elle n'existe pas uniquement dans l'industrie automobile. Nos économies sont fortement imbriquées dans une multitude de secteurs. C'est d'ailleurs pourquoi les négociations de l'Accord Canada—États-Unis—Mexique sont aussi importantes. Cela dit, diversifier ne veut pas dire dépenser 2,3 milliards de dollars de fonds publics pour renflouer une industrie moribonde aux États-Unis.

Pourquoi n'investissons-nous pas cet argent dans l'industrie canadienne afin de récupérer les emplois qui ont été perdus depuis un an sous le gouvernement libéral?

Adam Chambers (Simcoe-Nord, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux d'avoir l'occasion de prendre la parole au nom des habitants de Simcoe-Nord, et c'est toujours un honneur de prendre la parole à la Chambre au sujet d'enjeux qui comptent pour les Canadiens.

Avant de passer à la motion de l'opposition, il est important de discuter, dans le contexte des véhicules électriques, de la façon dont nous en sommes arrivés à ce point-ci.

Pendant des années, le gouvernement libéral s'est efforcé de rendre obligatoires les véhicules électriques, de sorte que, d'ici 2035, 100 % des véhicules vendus au pays soient des véhicules électriques. Pendant des années, les libéraux ont adhéré à cette vision idéologique selon laquelle le gouvernement devait forcer les gens

à conduire certains types de véhicules. Cela allait à l'encontre de tous les conseils de l'industrie. Des fonctionnaires d'Environnement et Changement climatique Canada ont même évoqué la possibilité que l'obligation relative aux véhicules électriques fasse grimper le prix des voitures d'occasion, ce qui allait nuire aux Canadiens à faible revenu et aux habitants des collectivités rurales et nordiques en raison d'un manque d'accès aux infrastructures.

Depuis que l'obligation relative aux véhicules électriques a été proposée, les conservateurs ont invariablement réclamé son abolition. Je suppose qu'on pourrait dire ou croire que les conservateurs doivent maintenant être ravis parce qu'elle l'a été. Je suppose qu'on pourrait penser qu'il faut féliciter le gouvernement d'avoir écouté les conservateurs et les centaines de milliers de Canadiens qui ne veulent pas qu'on leur dise quel type de véhicule conduire. Le problème du gouvernement, c'est qu'il a maintenant remplacé l'obligation relative aux véhicules électriques par un programme de remboursement pour les véhicules électriques, un programme qu'il rétablit, qui subventionnera l'achat par les Canadiens de véhicules électriques qui ne sont pas fabriqués au Canada.

En ce moment, non seulement les déficits sont énormes, mais ils sont deux fois plus élevés que ce que l'ancien premier ministre Justin Trudeau avait prévu. Alors que nous accumulons d'énormes déficits, le gouvernement met en place un programme non capitalisé. Il doit emprunter des fonds supplémentaires pour financer ce nouveau programme de remboursement, dans le cadre duquel des fonds publics canadiens seront versés à l'étranger pour acheter des véhicules qui ne sont pas fabriqués au Canada.

Il y a une autre façon de faire. Il s'agit notamment de la proposition des conservateurs qui consiste à éliminer la TPS sur les véhicules assemblés au Canada afin de récompenser la production qui reste au Canada. Le secteur de l'automobile est à bout de souffle. La taille du secteur a diminué de moitié depuis que les libéraux sont arrivés au pouvoir en 2015. La production automobile continue d'être aspirée au sud de la frontière. Le président Donald Trump a clairement exprimé son objectif d'éliminer des emplois dans le secteur canadien de l'automobile parce que, pour reprendre ses mots, les Américains n'ont « pas besoin » d'automobiles fabriquées au Canada; ils veulent des automobiles fabriquées aux États-Unis.

Sur les 2,3 milliards de dollars attribués à ce programme de remboursement, la plus grande partie sera versée aux Canadiens qui achèteront des véhicules qui ne sont pas assemblés au Canada. Pire encore, une grande partie de cette somme — des millions de dollars, voire des centaines de millions de dollars — sera versée à des constructeurs automobiles américains qui assemblent des véhicules aux États-Unis et les envoient au Canada. C'est ahurissant. C'est stupéfiant. Il est insensé de prendre l'argent des contribuables canadiens et de l'envoyer à l'étranger. Il est encore plus insensé de prendre l'argent des contribuables et de l'envoyer à des entreprises américaines. Pourquoi récompensons-nous le président Trump pour son comportement?

Travaux des subsides

● (1740)

Le gouvernement a malheureusement la mauvaise habitude de le faire à répétition. Il adopte de mauvaises mesures législatives qui vont à l'encontre de conseils raisonnables, puis il fait volte-face et revient sur sa décision, mais il s'attend de recevoir des applaudissements et une médaille. Il n'est pas nécessaire de chercher très longtemps pour trouver des exemples. Les libéraux ont mis des années avant de réaliser que leur taxe sur le carbone était une erreur. En fait, ils nous ont répété pendant des années que la taxe sur le carbone mettait plus d'argent dans les poches des Canadiens. Ensuite, ils ont décidé de l'abolir sous prétexte de rendre la vie plus abordable. Cela ne s'invente pas.

En outre, les libéraux semblent croire que la voie de l'avenir consiste à assembler des véhicules au Canada et à les exporter ailleurs qu'aux États-Unis. C'est de la pure utopie. Il n'y a aucun scénario où il est logique de construire des véhicules au Canada pour les exporter en Europe, en Chine ou n'importe où, sauf aux États-Unis. Les libéraux prouvent leur manque de jugement en ajoutant des exigences relatives aux émissions d'échappement et en harmonisant nos normes avec celles de l'Europe. Ces exigences sont complètement insensées. Le Canada devrait adopter une norme de rendement énergétique applicable à l'échelle du continent afin que les véhicules puissent être assemblés au Mexique, aux États-Unis ou au Canada et être vendus sur ces marchés. Les libéraux sont tout simplement irréalistes.

Non seulement nos normes seront divergentes, mais les normes de sécurité applicables aux véhicules en Europe sont extrêmement différentes de celles qui sont en vigueur au Canada et aux États-Unis. Cela signifie que les véhicules doivent être assemblés différemment. Ce n'est tout simplement pas une solution pratique. Nous devons absolument maintenir un marché intégré pour les véhicules en Amérique du Nord. Nous devons conclure avec les États-Unis un accord qui permettrait une désescalade de cette guerre commerciale, en particulier en ce qui concerne les automobiles produites au Canada. Ces emplois ne profitent pas à une seule personne. Ils font vivre des familles. Ils font vivre des collectivités. Ils sont soutenus par des milliers d'autres emplois dans le reste de la chaîne d'approvisionnement du marché des véhicules conventionnels.

Je sais que le gouvernement aime prétendre que des pièces de voitures électriques sont fabriquées au Canada pour le marché intégré des véhicules électriques aux États-Unis et que certaines de ces pièces seront faites au Canada et reviendront éventuellement dans une voiture assemblée, mais c'est tout à fait dérisoire comparativement aux milliers de pièces pour les véhicules conventionnels à moteur à combustion interne qui sont fabriquées en ce moment et qui doivent être envoyées aux États-Unis. Il est impératif que nous maintenions tout cela ensemble et que nous ne pensions pas qu'il existe un monde fantaisiste où les Canadiens vont commencer à construire des véhicules pour les expédier ailleurs dans le monde. La Chine bâtit déjà des usines en Europe de l'Est. Les constructeurs d'automobiles bâtissent des usines en Europe pour desservir ce marché en réduisant les coûts de transport. Nous devons être réalistes et reconnaître que, pour sauver le secteur de l'automobile, le scénario le plus probable consiste à garantir l'accès au marché pour les voitures canadiennes, et nous devrions récompenser les Canadiens qui achètent des produits fabriqués au Canada.

J'utiliserai les 30 secondes qu'il me reste, monsieur le Président, pour vous souhaiter une joyeuse Saint-Valentin. Je souhaite une

joyeuse Saint-Valentin à ma femme, à mes deux enfants, à mes amis des voies ensoleillées et à mes amis proches, dont Tom Barlow.

● (1745)

Le vice-président adjoint (John Nater): La présidence ne se prononce pas sur ces questions, mais je vous souhaite une bonne Saint-Valentin et un bon jour de la Famille.

[Français]

Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Monsieur le Président, si mon collègue conservateur affirme défendre le choix des Canadiens de conduire n'importe quelle voiture, pourquoi rejette-t-il une stratégie qui rend les véhicules électriques plus abordables, protège les emplois canadiens et laisse aux consommateurs la liberté de choisir leur voiture?

[Traduction]

Adam Chambers: Monsieur le Président, rien ne prouve que ce remboursement permettra de protéger les emplois canadiens, car il profitera principalement à des constructeurs d'automobiles qui ne produisent pas de véhicules au Canada. Pire encore, ce remboursement sera plus élevé au cours des premières années, c'est-à-dire au cours des deux prochaines années, puis il diminuera progressivement. D'ici à ce que les constructeurs canadiens d'automobiles puissent réellement produire des véhicules électriques, le remboursement sera encore moins élevé. Il n'y a donc aucune preuve que ce remboursement permettra de protéger les emplois au Canada. Nous devrions supprimer la TPS sur les véhicules fabriqués au Canada. C'est une façon directe de soutenir les travailleurs canadiens de l'automobile et leur famille.

[Français]

Alexis Deschênes (Gaspésie—Les Îles-de-la-Madeleine—Lis-tuguj, BQ): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son discours et de ses mots joyeux. J'aimerais lui poser une question.

Pourquoi les conservateurs déchirent-ils leur chemise au sujet des subventions aux véhicules électriques en disant que cela encourage des constructeurs automobiles étrangers, mais qu'ils sont tout à fait d'accord pour qu'on donne chaque année environ 10 milliards de dollars en subventions à l'industrie pétrolière, qui est détenue à 60 % par des Américains?

[Traduction]

Adam Chambers: Monsieur le Président, je pense que c'est la première fois que le député me pose une question. Je suis heureux de siéger à la Chambre avec lui.

Je ne suis pas d'accord avec la prémisse selon laquelle 10 milliards de dollars de subventions sont accordés au secteur pétrolier et gazier. Je crois que, dans un contexte où les ressources et les moyens financiers sont limités, nous devons nous interroger sur chaque dollar dépensé et nous demander pourquoi on subventionnerait l'achat de véhicules qui ne sont pas construits au Canada. En ce qui concerne le secteur pétrolier et gazier, nous devons construire plus de pipelines pour pouvoir acheminer nos ressources vers les marchés, et nous devons collaborer avec les provinces pour ce faire. Ainsi, davantage d'emplois seront créés pour les Canadiens ici même.

Tony Baldinelli (Niagara Falls—Niagara-on-the-Lake, PCC): Monsieur le Président, mon collègue a parlé de l'harmonie qui régnait entre le Canada et les États-Unis, pour ce qui est de la réglementation. Elle a favorisé la croissance du secteur de l'automobile en Amérique du Nord. En changeant les exigences relatives aux véhicules électriques, le gouvernement est passé à un système fondé sur les incitatifs.

Le député ne convient-il pas que les normes environnementales que les libéraux sont en train d'établir nuiront au secteur canadien de l'automobile plutôt que de l'aider?

Adam Chambers: Monsieur le Président, en Amérique du Nord, le marché de l'automobile est un marché intégré. Cela signifie, entre autres choses, que nous devons veiller à ce que notre cadre réglementaire soit harmonisé avec celui des États-Unis. Si nous nous dissocions de la réglementation qui existe en Amérique du Nord et que nous harmonisons nos règles sur les émissions d'échappement avec celles de l'Union européenne, nous ne pourrions pas envoyer nos véhicules aux États-Unis.

J'ai des petites nouvelles pour le gouvernement: il ne sera pas économique pour nous d'expédier des véhicules du Canada vers l'Europe, où l'offre dépasse déjà la demande et où on construit des usines supplémentaires afin de réduire les coûts de transport requis pour approvisionner le marché européen. La Chine construit déjà des usines en Europe de l'Est. Nous ne serons pas en mesure de le faire. Nos véhicules iront fort probablement vers les États-Unis. Quatre-vingts pour cent de notre production est exportée, dont 90 % vers les États-Unis. C'est l'acheteur le plus probable de nos véhicules.

• (1750)

Le vice-président adjoint (John Nater): Comme il est 17 h 51, je dois interrompre les délibérations et mettre aux voix sur-le-champ toutes les motions relatives aux crédits.

Le vote porte sur l'amendement.

Si un député participant en personne désire que l'amendement soit adopté ou adopté 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.

Pat Kelly: Monsieur le Président, je demande un vote par appel nominal.

Le vice-président adjoint (John Nater): Conformément à l'article 45 du Règlement, le vote est reporté au lundi 23 février, à la fin de la période prévue pour les questions orales.

* * *

MESSAGE DU SÉNAT

Le vice-président adjoint (John Nater): J'ai l'honneur d'annoncer à la Chambre que le Sénat lui a adressé un message pour l'informer qu'il a adopté le projet de loi C-19, Loi modifiant la Loi de l'impôt sur le revenu.

Affaires émanant des députés

AFFAIRES ÉMANANT DES DÉPUTÉS

[Traduction]

LOI SUR LE CADRE NATIONAL SUR LA PUBLICITÉ SUR LES PARIS SPORTIFS

L'hon. Bardish Chagger (Waterloo, Lib.) propose que le projet de loi S-211, Loi concernant un cadre national sur la publicité sur les paris sportifs, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

— Monsieur le Président, je prends aujourd'hui la parole à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi S-211, Loi concernant un cadre national sur la publicité sur les paris sportifs.

Je tiens tout d'abord à remercier la sénatrice Marty Deacon du dévouement dont elle a fait preuve dans l'élaboration du projet de loi, ainsi que ses collègues du Sénat, qui ont voté à l'unanimité pour renvoyer le projet de loi à la Chambre. La sénatrice Deacon est une Canadienne qui a entraîné et dirigé des équipes, depuis les niveaux amateurs jusqu'aux Jeux olympiques, aux Jeux du Commonwealth et aux Jeux panaméricains. Comme de nombreux députés, elle a pu constater de ses propres yeux le pouvoir et les possibilités qu'offre le sport.

Les paris sportifs sont légaux au Canada, mais les habitants de Waterloo ainsi que de gens de plusieurs provinces et territoires nous ont fait part de leurs préoccupations concernant l'abondance des publicités, qui éclipsent désormais souvent le sport lui-même.

J'ai été témoin de la joie des jeunes qui ont bénéficié de l'équipement et des installations de base qui leur permettent d'apprendre et de s'épanouir grâce au sport. C'est ainsi que le sport devrait être. Cependant, des Canadiens nous disent que les limites sont en train de s'estomper. C'est un problème dont nous sommes tous en partie responsables, et je ne fais pas exception, étant donné qu'au cours de la 43^e législature, j'ai voté en faveur du projet de loi C-218, Loi modifiant le Code criminel à propos des paris sportifs.

Les députés se souviendront qu'en 2021, le Parlement a adopté le projet de loi C-218, qui a modifié le Code criminel en supprimant l'interdiction de longue date de parier sur « une course [...] ou un combat ou sur une épreuve ou une manifestation sportive. » Il a supprimé une ligne du Code criminel qui faisait référence aux paris sur une épreuve sportive, ce qui a permis aux provinces d'autoriser les paris sur une épreuve sportive sur leur territoire.

Il est intéressant de constater que les publicités que nous voyons envahir tous les écrans de téléphone et de télévision au pays proviennent toutes de l'Ontario, la seule province, pour l'instant, où les entreprises privées sont autorisées à exercer leurs activités et à faire de la publicité. À ce jour, toutes les autres provinces et tous les autres territoires n'autorisent les paris sur une épreuve sportive que par l'intermédiaire de leur propre société de loterie, mais mes collègues et moi-même avons entendu nos concitoyens d'un peu partout au pays dire qu'ils en avaient assez et qu'ils étaient de plus en plus préoccupés par les publicités encourageant les paris sportifs. Renvoyer le projet de loi au comité pour qu'il soit étudié de manière approfondie et réfléchie contribuerait grandement à remédier à cette situation.

Affaires émanant des députés

Je tiens à remercier mon ami et collègue, le député d'Etoibicoke—Lakeshore, d'avoir appuyé le projet de loi. Je me réjouis également que le projet de loi S-211 ait été appuyé conjointement par de nombreux collègues issus de trois partis politiques, de sept provinces et d'un territoire. Mes collègues et moi-même sommes impatients de répondre aux préoccupations croissantes de nos concitoyens et de déterminer le cadre approprié à adopter pour l'avenir.

Je tiens simplement à rappeler qu'il y a moins de cinq ans, pour jouer, il fallait quitter son domicile et se rendre, le plus souvent, dans un casino. Je reviendrai sur ce point tout à l'heure.

De nombreux autres pays, comme le Royaume-Uni, l'Australie et l'Allemagne, ont adopté des politiques plus ou moins similaires. L'Italie a carrément interdit la publicité. Il est vrai que le travail se poursuit dans tous ces pays, mais ce qu'il faut retenir, c'est que d'autres pays ont commencé à chercher des solutions. Pourquoi? Parce que ces pays ont légalisé les paris sportifs bien avant nous, et ils constatent maintenant les conséquences de cette décision. Nous avons l'avantage de leur expérience. Nous savons ce qui nous attend, et nous pouvons agir plutôt que de garder les bras croisés pendant que notre pays et ses citoyens foncent droit sur cet iceberg.

Les jeux de hasard ne sont pas une forme inoffensive de divertissement pour tout le monde. Ils créent une dépendance chez un grand nombre de Canadiens, et les conséquences ne touchent pas que le joueur, elles se répercutent sur sa famille, dans son milieu de travail et au sein de sa communauté. Le jeu compulsif est associé aux difficultés financières, aux problèmes de santé mentale, aux ruptures amoureuses et, dans les cas graves, aux comportements autodestructeurs.

Les paris sportifs sont une forme unique et distincte de jeu de hasard. La dépendance est étroitement liée à l'amour du sport: une activité ancrée dans la communauté, l'identité et une passion collective, mais qui masque la véritable nature du préjudice.

Les adeptes de paris sportifs en viennent souvent à croire qu'ils entretiennent un lien personnel avec les athlètes et les équipes sur lesquels ils misent. Cette impression de familiarité peut créer une illusion d'expertise et de contrôle, poussant les gens à croire qu'ils peuvent déjouer le système, ce qui augmente les risques de pertes financières importantes et de dépendance.

Les paris sportifs sont généralement perçus comme étant une activité socialement admise, voire encouragée. On les présente comme une façon pour les partisans de resserrer leurs liens autour de leur passion commune pour le sport, ce qui rend leurs excès plus pernecieux que ceux associés aux jeux de hasard traditionnels. Par conséquent, l'acceptation sociale, l'encouragement et la normalisation des paris sportifs minimisent considérablement l'importance des risques qu'ils comportent et les distinguent de la façon dont on conçoit les autres types de jeux de hasard.

• (1755)

L'ère numérique a augmenté d'une manière sans précédent les risques de subir des préjudices liés aux paris sportifs. Alors que les gens devaient autrefois se rendre physiquement dans un casino ou dans un autre lieu pour parier, aujourd'hui, ils ont accès à des sites de paris en ligne partout où ils vont grâce au téléphone qui se trouve dans leur poche. Le genre de dépendance que l'on a à notre téléphone et aux médias sociaux, dans laquelle tout le monde est coupable d'être tombé à un moment donné, s'applique aussi directement aux habitudes de jeu.

Voici ce qu'on peut lire dans un article de l'American Institute for Boys and Men dont on m'a fait part:

Au-delà d'un accès plus facile, l'augmentation des paris en ligne s'explique en grande partie par le fait que les entreprises de paris ont conçu leurs jeux de manière à ce qu'ils soient de plus en plus addictifs. Ils utilisent les mêmes incitations comportementales et les mêmes mécanismes de libération de dopamine que les plateformes de réseaux sociaux. Ce ne sont pas les machines à sous de l'époque de vos grands-parents.

Chaque volet d'une application de paris est conçu pour être amusant, facile à utiliser et difficile à quitter. Après un processus sommaire de vérification de l'âge [...] les parieurs peuvent déposer de l'argent aussi facilement qu'ils achètent n'importe quel autre produit en ligne. Les applications ont leur propre version du défilement à l'infini, avec un menu constamment mis à jour des paris possibles.

[...] « Imaginez que vous soyez accro au jeu et que vous ayez toujours une machine à sous dans votre poche, sauf que vous avez également besoin de cette machine à sous pour rester en contact avec vos amis et votre famille, pour trouver un emploi et communiquer avec vos collègues, pour effectuer des opérations bancaires ou pour vous déplacer. »

La liste est encore longue.

L'expansion en ligne de la promotion des paris sportifs a facilité le jeu excessif, tandis que les conséquences semblent moins graves.

La sécurité publique est une priorité absolue pour le gouvernement du Canada. La santé et la sécurité des Canadiens sont, à tout le moins, une responsabilité partagée. Le Canada reconnaît depuis longtemps que les produits addictifs nécessitent une approche réglementaire différente. Le tabac, l'alcool, le cannabis et les produits de vapotage sont tous légaux, mais ils ne sont pas traités comme des biens de consommation ordinaires. Leur publicité est restreinte et leur promotion et leur réglementation s'inscrivent dans un cadre public qui accorde la priorité à la réduction des méfaits, en particulier pour les jeunes et les personnes vulnérables. Ces méfaits ont tous été traités dans le cadre d'une approche nationale coordonnée qui s'est avérée efficace.

Le 29 juin 2026 marquera le cinquième anniversaire de la légalisation des paris sportifs au Canada. Il s'est écoulé assez de temps depuis l'expansion pour que ses répercussions deviennent de plus en plus visibles. Selon un récent rapport publié en novembre dernier par le Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances, 9,1 % des Canadiens sont considérés comme ayant des problèmes de jeu. Les personnes les plus touchées par les problèmes de jeu sont celles qui se livrent principalement au jeu en ligne, en particulier les jeunes hommes âgés de 18 à 29 ans.

Les dommages à la santé mentale associés au jeu compulsif sont graves. Les personnes aux prises avec un problème de jeu compulsif étaient quatre fois plus susceptibles de déclarer de l'anxiété et de la dépression, quatre fois plus susceptibles d'avoir pensé au suicide et sept fois plus susceptibles d'avoir planifié leur suicide au cours de la dernière année. Ces conclusions montrent clairement que les préjudices liés au jeu ne se limitent pas aux pertes financières, mais qu'ils constituent également une préoccupation d'intérêt public sérieuse et croissante.

Il est essentiel de reconnaître que les statistiques nationales sur le jeu n'incluent que les personnes âgées de plus de 18 ans. En effet, la recherche se limite aux personnes qui sont légalement autorisées à jouer. Par conséquent, les données nationales actuelles ne tiennent pas compte des mineurs qui font des paris sportifs en ligne. Nous savons cependant que ces jeunes existent, grâce aux nombreux témoignages que mes collègues et moi-même avons recueillis.

Affaires émanant des députés

Dans le cadre de consultations avec la Société médicale canadienne sur l'addiction, mon équipe a rencontré des cliniciens et des pédiatres qui travaillent directement auprès des jeunes touchés. Ces professionnels de première ligne ont signalé un nombre croissant d'enfants et d'adolescents subissant des préjudices liés au jeu sportif en ligne. Ces cliniciens ont déclaré avoir traité des enfants d'à peine 13 ans pour des problèmes graves de jeu liés aux paris en ligne.

Dans ces cas, les conséquences des problèmes de jeu ne se limitent pas à l'enfant. Les familles subissent un stress financier et émotionnel énorme et doivent composer avec de sérieuses perturbations à la maison. Le pédiatre et défenseur de la santé mentale des jeunes Shawn Kelly a raconté que son propre enfant de 7 ans avait posé des questions sur le vocabulaire des paris sportifs après avoir vu des publicités de jeux de hasard pendant qu'il écoutait, chez lui, un événement sportif diffusé à la télévision. Depuis, ce genre d'émission n'est plus écouté à la maison.

Ce ne sont là que quelques-uns des témoignages de concitoyens de tout le pays qui montrent clairement que l'exposition des jeunes au jeu en ligne est bien réelle et qu'elle cause déjà des torts, d'où l'urgence de mieux encadrer les publicités attrayantes diffusées dans les médias.

• (1800)

Lorsque des préjudices liés aux paris sportifs se produisent, ce sont souvent les familles qui doivent en porter le fardeau. Les parents et la fratrie doivent s'adapter à la charge émotionnelle, au stress financier et à l'érosion de la confiance qui peuvent être associés à la dépendance au jeu d'un être cher.

Ce qui est particulièrement douloureux pour de nombreuses familles, c'est la manière dont ce fléau s'est sournoisement immiscé dans l'une des dernières activités familiales partagées, à savoir regarder les événements sportifs. Malheureusement, pour un nombre élevé de familles, le sport est passé d'une source de joie et de réunions agréables à une source d'anxiété et de nuisances flagrantes.

La hausse du nombre de publicités sur les paris sportifs a été si fulgurante que, en 2024, ces publicités ont occupé jusqu'à 21 %, en moyenne, des pauses publicitaires pendant les matchs sportifs radiodiffusés au Canada. Leur prolifération sur toutes les tribunes de marketing éclipse l'objectif du sport lui-même, qui est de renforcer les liens d'une communauté en encourageant son équipe favorite.

À ce sujet, puisque les Jeux olympiques sont en cours, je dois dire: allez, Équipe Canada!

Des voix: Bravo!

Bardish Chagger: Tout à fait.

Monsieur le Président, je comprends quelle était l'intention du Parlement en 2021 lorsqu'il a légalisé les paris sur les manifestations sportives individuelles au Canada. Le but était de soutirer les paris du marché illégal et de les autoriser avec un cadre réglementaire sûr. Ce dernier a conféré aux provinces et aux territoires le pouvoir de réglementer leur propre marché des paris sportifs afin de promouvoir des pratiques de jeu responsables. Toutefois, depuis l'entrée en vigueur de la loi, on constate que les approches provinciales et territoriales sont fragmentées et qu'il y a des lacunes à l'échelle du Canada.

Alors que la plupart des provinces ont maintenu un modèle public, réglementé et soumis à une surveillance de l'industrie par le

gouvernement, l'Ontario, par exemple, a ouvert son marché et permis aux entreprises privées de jeux de hasard d'exercer leurs activités et de faire de la publicité dans la province. Ce qui commence par des publicités convaincantes pour participer aux jeux de hasard dans la province peut rapidement et facilement inciter à participer à des activités illégales, dommageables ou extraterritoriales.

Les administrations qui n'ont pas assoupli leur marché devraient trouver préoccupant que leur population soit encouragée à faire des paris auprès d'entreprises avec lesquelles elle n'a pas le droit de parier légalement. Si ces administrations ont préféré se montrer prudentes et éviter la privatisation, pourquoi leur population devrait-elle être bombardée de publicités provenant d'une province qui a décidé d'ouvrir grand la porte à ces activités? C'est un enjeu qui serait sans doute abordé dans un cadre national.

Dans l'état actuel des choses, il y a un nivellement par le bas des protections concernant les publicités sur les jeux de hasard à l'échelle nationale. Internet et même le câble traditionnel se soucient peu des frontières provinciales ou territoriales, et tous les Canadiens méritent le même degré de protection contre la promotion des jeux de hasard et les préjudices qui y sont associés.

Le jeu compulsif est reconnu au niveau fédéral comme un problème de santé publique et mérite d'être traité avec le même sérieux que les autres dépendances au Canada. Tout comme le tabac, l'alcool, le cannabis et le vapotage, les risques liés aux jeux de hasard ne sont pas répartis de manière égale dans la population. Un marketing agressif peut exacerber les méfaits chez les personnes les plus vulnérables à la dépendance. Lorsque les cotes de paris, les recommandations de célébrités et les incitations à gagner sont diffusées à répétition lors d'événements sportifs ou sur les réseaux sociaux, qui sont suivis par des millions de Canadiens, dont de nombreux enfants, il ne s'agit plus d'informations neutres, mais bien de la normalisation et de l'encouragement de comportements à risque qui sont plus facilement accessibles que jamais.

Même en Ontario, où l'on a récemment interdit la participation de célébrités et d'athlètes à la promotion de paris sportifs, il existe des moyens de contourner l'interdiction. Ces personnes peuvent apparaître dans ce qui est censé être des annonces d'intérêt public, diffusées par des entreprises qui encouragent les gens à « parier dans les limites de leurs moyens ». C'est presque pire, car cela continue d'associer un athlète à une marque tout en suggérant que tant qu'on connaît ses propres limites, le jeu est une pratique sûre et saine.

Le projet de loi S-211 reconnaît cette réalité. Le projet de loi S-211 reconnaît le bien-fondé des préoccupations du public quant à la protection des Canadiens les plus vulnérables face à la prolifération des publicités qui a eu lieu ces dernières années. Il préconise une approche unifiée à l'échelle du Canada afin de combler les lacunes en matière de publicité abusive et de protéger les jeunes et les personnes les plus vulnérables au marketing persuasif et à la dépendance.

J'espère que tous les députés reconnaîtront le bien-fondé de renvoyer ce projet de loi au comité, et j'espère que tous les députés participeront à la discussion afin que nous puissions faire de notre mieux pour assurer la sécurité des Canadiens.

Affaires émanant des députés

Pendant que j'ai la parole, je tiens à dire que je sais que cette semaine a été difficile, en particulier parce que nous avons perdu de jeunes Canadiens. Nous devons aux jeunes de leur assurer un avenir prometteur et de mettre en place des cadres qui leur conviennent. Je tiens à ce que les collectivités touchées sachent que les habitants de Waterloo les accompagnent dans leurs pensées et leurs prières, et que nous continuerons à les soutenir.

● (1805)

Arnold Viersen (Peace River—Westlock, PCC): Monsieur le Président, l'une des choses que j'ai apprises en étudiant ce projet de loi, c'est que bon nombre de sites de paris offrent même de l'argent pour inciter les gens à recommencer à utiliser leur application. Si quelqu'un ne l'utilise pas depuis un certain temps, le site lui offrira 10 \$ pour jouer.

Je me demande si le projet de loi s'attaquera également à ce problème.

L'hon. Bardish Chagger: Monsieur le Président, je vais être très honnête. Ce projet de loi d'intérêt public du Sénat, dont la Chambre est maintenant saisie, a fait ressortir la nécessité d'aborder cette situation. Nous devons veiller à ce que le cadre fonctionne et, d'après ce que j'ai entendu, il s'agit d'une autre source de préoccupation. Plus préoccupant encore, c'est que la première fois qu'une personne joue en ligne, on lui donne un montant d'argent. Cela ne lui coûtera donc rien. C'est le site en ligne qui paiera. Cela me rappelle également comment les drogues se sont répandues dans les collectivités. Alors, il est donc important que ce problème soit abordé dans le cadre prévu. Nous devons nous pencher sur les champs de compétence. Le Comité pourrait faire appel à des experts pour garantir que nous faisons bien les choses.

[Français]

Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Monsieur le Président, ce n'est jamais évident de reprendre à la Chambre un projet de loi qui vient du Sénat, surtout quand il y a des imperfections.

Je souligne la volonté de ma collègue de créer un débat public sur un enjeu qui touche quand même la santé des gens et qui a des conséquences financières importantes. Évidemment, ce n'est pas sans empiéter sur les compétences du Québec et des provinces. J'aimerais qu'elle nous en parle.

Ses recherches l'ont menée au modèle québécois sur les paris sportifs. Si elle pouvait informer la Chambre à ce sujet, ce serait bienvenu.

L'hon. Bardish Chagger: Monsieur le Président, je suis contente de la question et de l'occasion d'avoir cette discussion.

Je pense que certaines provinces ont un modèle qui fonctionne très bien, mais d'autres ont quelques problèmes. Je pense qu'on doit regarder si c'est dans la compétence des provinces et des territoires ou si c'est la compétence du fédéral et s'il a une responsabilité.

C'est la raison pour laquelle je pense qu'on doit envoyer ce projet de loi en comité, où on pourra recevoir des témoins, des experts, et où on pourra avoir une discussion afin de s'assurer que le gouvernement fédéral fait le travail qu'il doit faire et qu'il respecte la compétence des provinces et des territoires.

● (1810)

[Traduction]

Lisa Hepfner (Hamilton Mountain, Lib.): Monsieur le Président, j'ai rencontré l'Association canadienne du jeu ou les annonceurs en question à la fin de l'année dernière. Leur position est que les provinces ont déjà suffisamment de règlements et qu'il y a déjà suffisamment de contrôles pour protéger les Canadiens. Que pense la députée de la position de l'industrie?

L'hon. Bardish Chagger: Monsieur le Président, tout en reconnaissant qu'il existe une certaine diversité d'opinions, un grand nombre d'organisations ont communiqué avec moi et avec la sénatrice Marty Deacon. De plus, je sais que la députée préside le comité du patrimoine.

Le Canada vient de légaliser les paris sportifs il y a cinq ans. Nous commençons à voir apparaître certaines des conséquences et des inquiétudes qui en découlent. Ce qui me préoccupe, c'est que le gouvernement fédéral a légalisé les paris sportifs au Canada et qu'il est responsable de la santé et de la sécurité des Canadiens, tout comme les provinces et les territoires. Je les félicite d'avoir pris des règlements, mais nous reconnaissons qu'il y a différents modèles et que certaines provinces ont, à mon avis, imposé leur influence sur d'autres. Habituellement, le gouvernement fédéral a un rôle à jouer dans les questions interprovinciales. Voilà pourquoi je souhaite qu'on tienne cette conversation.

Ellis Ross (Skeena—Bulkley Valley, PCC): Monsieur le Président, c'était une excellente description du projet de loi. Il n'est pas vraiment question de compétences ou de provinces, mais j'aimerais que la députée parle de la question des compétences internationales, en particulier en ce qui concerne les États-Unis. Certaines des plateformes dont elle a parlé viennent des États-Unis, et elles sont annoncées sur YouTube, Facebook et Twitter.

Le gouvernement a-t-il examiné la question, ou va-t-il attendre que le projet de loi soit renvoyé au comité?

L'hon. Bardish Chagger: Monsieur le Président, les projets de loi ne peuvent être amendés ou élargis qu'à l'étape du comité. C'est donc là que le travail serait effectué. Mon objectif avec ce projet de loi, c'est de faire valoir l'importance de tenir une discussion sur un éventuel cadre, et la valeur d'un tel cadre. J'ai parlé des sites non protégés ou enregistrés à l'étranger, et c'est probablement dans ces cas que le gouvernement fédéral assume une certaine responsabilité.

Nous savons que l'intention était de respecter la compétence des provinces et des territoires, mais nous reconnaissons que les gens reçoivent de la publicité de partout au pays. Cela ne vient pas nécessairement de chez eux; ça peut venir de n'importe où. Nous voulons savoir si la responsabilité revient au gouvernement fédéral. Si c'est le cas, nous devons faire quelque chose. Assurons-nous d'avoir une réponse avant que la situation cause plus de torts.

[Français]

SANCTION ROYALE

Le vice-président adjoint (John Nater): J'ai l'honneur d'informer la Chambre qu'une communication, dont voici le texte, a été reçue:

Le 12 février 2026

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous aviser que la très honorable Mary May Simon, gouverneure générale du Canada, a octroyé la sanction royale par déclaration écrite au projet de loi mentionné à l'annexe de la présente lettre le 12 février 2026 à 17 h 7.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Secrétaire du gouverneur général,

Ken MacKillop

L'annexe précise que la sanction royale a été donnée au projet de loi C-19, Loi modifiant la Loi de l'impôt sur le revenu.

* * *

[Traduction]

LES DÉPLACEMENTS DES COMITÉS

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, il y a eu consultations entre les partis et je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime à l'égard de la motion suivante. Je propose donc:

1. Que, relativement à son étude du Canada et la prochaine revue ACEUM, six membres du Comité permanent du commerce international soient autorisés à se rendre à Washington (D.C. - États-Unis d'Amérique) et Région métropolitaine de Détroit (Michigan - États-Unis d'Amérique), à l'hiver / printemps 2026, pendant une période d'ajournement, et que le personnel nécessaire accompagne le Comité.

2. Que, relativement à son étude de la stratégie du Canada dans l'Arctique canadien, six membres du Comité permanent des affaires étrangères et du développement international, soient autorisés à se rendre à Washington (D.C. - États-Unis d'Amérique), à l'hiver / printemps 2026, pendant une période d'ajournement, et que le personnel nécessaire accompagne le Comité.

3. Que, relativement à son étude de la modernisation du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD), six membres du Comité permanent de la défense nationale, soient autorisés à se rendre à Yellowknife (Territoires du Nord-Ouest); Inuvik (Territoires du Nord-Ouest) et Tuktoyaktuk (Territoires du Nord-Ouest), à l'été 2026, pendant une période d'ajournement, et que le personnel nécessaire accompagne le Comité.

● (1815)

Le vice-président adjoint (John Nater): Que tous ceux qui s'opposent à ce que le député propose la motion veuillent bien dire non. Le consentement est accordé.

La Chambre a entendu la motion. Que tous ceux qui s'opposent à la motion veuillent bien dire non.

(La motion est adoptée.)

* * *

LOI SUR LE CADRE NATIONAL SUR LA PUBLICITÉ SUR LES PARIS SPORTIFS

La Chambre reprend l'étude de la motion portant que le projet de loi S-211, Loi concernant un cadre national sur la publicité sur les paris sportifs, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

Arnold Viersen (Peace River—Westlock, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole au sujet du projet de loi S-211, Loi concernant un cadre national sur la publicité sur les paris sportifs. Je tiens à remercier la députée de Waterloo de l'avoir présenté.

Affaires émanant des députés

Quand le Canadien moyen s'assoit pour regarder une émission de sport, il est inondé de publicités interminables sur les sites de paris sportifs et les casinos en ligne. Par exemple, en Ontario, un télé-spectateur ne peut littéralement pas passer une minute sans être exposé à trois références au jeu pendant qu'il regarde une émission de sport.

En 2024, l'émission *Marketplace* de CBC a publié un reportage en collaboration avec l'Université de Bristol. Ils ont constaté qu'au cours de plusieurs parties de la LNH et de la NBA, de 20 à 21 % du temps d'écoute en moyenne était consacré à des publicités sur les jeux de hasard. C'est un volume énorme de publicité.

Bien que le jeu en ligne soit légal, nous savons qu'il peut, comme c'est le cas pour de nombreuses autres activités qui créent une dépendance, causer de graves difficultés financières, familiales et interpersonnelles. C'est pourquoi je crois qu'il est important que la publicité sur les paris sportifs soit traitée de la même façon que la publicité sur l'alcool, le tabac et le cannabis.

Les conséquences de l'augmentation de la publicité pour les paris sportifs sont visibles en Ontario. Le nombre de comptes actifs sur les sites de paris en ligne a explosé au cours des cinq dernières années. En seulement deux ans, on est passé de 490 000 comptes au début de 2023 à plus de 1,3 million à la fin de 2024. Les publicités en question contribuent indéniablement à développer le marché des joueurs, comme le montre nettement l'augmentation massive de l'exposition à ces services de paris en ligne.

Le Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances recommande aux joueurs de ne pas dépenser plus de 1 % du revenu de leur ménage avant impôts. En Ontario, cela représente environ 89 \$ par mois. Cependant, le joueur moyen en Ontario dépense 283 \$ par mois, soit trois fois la limite prudente recommandée par les experts.

À quels risques ces joueurs s'exposent-ils de nos jours? Les études menées par cet organisme dans le but d'élaborer des lignes directrices à ce sujet révèlent qu'une personne qui dépense plus de 1 % du revenu de son ménage est 4,3 fois plus susceptible de connaître des difficultés financières, 4,7 fois plus susceptible de connaître des difficultés interpersonnelles, 3,9 fois plus susceptible de connaître des difficultés sur le plan émotionnel et 4,4 fois plus susceptible de connaître des problèmes de santé liés au jeu qu'une personne qui mise de faibles sommes ou qui ne parie pas. Il s'agit là de risques non négligeables, et les conséquences sont lourdes et incontrôlées.

L'exposition à la publicité pour des jeux en ligne a provoqué une augmentation de 265 % du nombre de personnes qui sont exposées à ces préjudices. Ceux-ci ne se limitent pas non plus au joueur lui-même. Les données sur les torts causés aux relations interpersonnelles indiquent que le jeu compulsif comporte des risques pour les enfants, les conjoints, les parents, les collègues de travail, les employeurs et les personnes ayant la moindre relation avec le joueur.

De nombreux sites de paris sportifs utilisent également des tactiques douteuses pour inciter les joueurs à revenir, comme leur offrir gratuitement de l'argent ou du crédit. Un Canadien qui a commencé à faire des paris sportifs lorsqu'il avait 18 ans a déclaré: « Imaginez qu'on donne un verre gratuit à quelqu'un qui tente de devenir sobre [...] Ce devrait être illégal de donner de l'argent à des joueurs. »

Affaires émanant des députés

Je tiens à parler de la partie de la population qui semble être la plus à risque de subir les préjudices des jeux et des paris sportifs en ligne. L'American Institute for Boys and Men a constaté que les répercussions financières des paris sportifs sont plus prononcées chez les jeunes hommes, en particulier dans les milieux défavorisés.

Une récente enquête de la revue *Maclean's* sur les préjudices causés par l'explosion des paris en ligne mentionne les travaux de Nigel Turner, un scientifique du Centre de toxicomanie et de santé mentale de Toronto qui se spécialise dans la recherche sur les jeux de hasard. M. Turner, qui a analysé les appels à la ligne d'aide en cas de problèmes de jeu compulsif de l'Ontario, a constaté que, lorsqu'on a lancé Jeux en ligne Ontario, en 2022, le nombre d'appels à cette ligne a augmenté de 30 %, et il a augmenté chaque année. Il précise que le profil démographique des appelants a changé et comprend de plus en plus de jeunes personnes, en particulier de jeunes hommes.

Mardi, mon collègue d'York—Durham nous a parlé de sa situation de nouveau père en disant que « [p]our des familles fortes et saines, il faut des hommes forts qui assument leur paternité ». Il a également dit : « Nos enfants, nos collectivités et notre pays ont besoin de familles et de pères forts. Je vais militer pour cela. »

C'est un objectif admirable et une source d'inspiration pour les jeunes hommes. Cependant, beaucoup d'entre eux se retrouvent aujourd'hui piégés par la dépendance au jeu et aux paris sportifs. Leurs relations interpersonnelles, leur famille et leur collectivité en souffrent énormément. Des recherches montrent d'ailleurs qu'il existe une corrélation entre les comportements de jeu à risque et des taux plus élevés d'anxiété et de dépression. Les jeunes hommes qui s'y adonnent risquent davantage de développer une véritable dépendance au jeu. Les garçons qui jouent souvent sèchent les cours, réussissent moins bien à l'école, consomment davantage d'alcool et adoptent d'autres comportements dangereux, souvent pour gérer le stress que leur cause le jeu. Tous ces comportements antisociaux s'accumulent, et les paris finissent par accaparer les joueurs compulsifs, qui y consacrent tout leur temps et toutes leurs ressources mentales au lieu de s'en servir pour tisser des liens, s'adonner à un passe-temps ou s'épanouir.

● (1820)

M. Turner prévient aussi qu'il y a une augmentation des publicités sur les paris sportifs mettant en vedette des célébrités. En leur montrant quelqu'un qu'ils admirent, ces publicités font penser aux jeunes hommes — une population à risque de dépendance au jeu — que les paris sont une bonne pratique. Le Canada se porte mieux quand il défend les jeunes hommes et quand il les invite à devenir des bâtisseurs, à contribuer à la société et à assumer leurs responsabilités. C'est pourquoi je pense que ce projet de loi est un pas dans la bonne direction, et je suis heureux de l'appuyer.

Le projet de loi S-211 obligerait le ministre du Patrimoine canadien à élaborer un cadre national sur la publicité sur les paris sportifs. Il donnerait également au Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes le mandat d'examiner ses règlements et politiques afin d'en évaluer la pertinence et l'efficacité pour réduire l'incidence des préjudices résultant de la prolifération de la publicité sur les paris sportifs. Le Conseil réglemente déjà les annonces destinées aux enfants ainsi que la publicité sur l'alcool, le tabac et la cannabis. Selon moi, il devrait aussi réglementer la publicité sur les paris sportifs. Le projet de loi S-211 harmoniserait la politique en matière de jeu avec la réglementation relative à ces autres activités.

En vue de mon discours, j'ai lu le mémoire de l'Institut Cardus sur l'ancien projet de loi S-269, ainsi que le rapport sur les méfaits des paris sur une manifestation sportive en Ontario. L'Institut Cardus appuyait le projet de loi S-211 et avait formulé des recommandations pour l'améliorer davantage, par exemple « renforcer l'alinéa 3(2)a) en vue d'interdire complètement la publicité sur les paris sportifs, au lieu de simplement en restreindre l'utilisation ». Une telle interdiction aurait une grande incidence sur les personnes vulnérables au jeu compulsif, en particulier les personnes mineures et les garçons. L'Institut Cardus recommande également d'envisager d'interdire « la publicité sur les paris sportifs pendant les émissions sportives » ou d'exiger que « le cadre national énonce des mesures visant à interdire la publicité sur les paris en cours de jeu ».

Les activités des exploitants demeureraient légales et réglementées, mais il ne serait plus possible de promouvoir activement un produit addictif auprès du grand public lors d'événements sportifs. Je tiens également à souligner que l'Association médicale canadienne demande que les publicités sur les paris sportifs soient restreintes pendant la diffusion des événements sportifs. L'omnipraticienne Shannon Charlebois, qui est rédactrice médicale au *Journal de l'Association médicale canadienne*, a déclaré ce qui suit :

J'ai vu la vie de gens de tous âges et de tous horizons s'effondrer, qu'il s'agisse d'un comptable ayant une carrière derrière lui ou d'un jeune qui cherchait simplement à maximiser son fonds d'études et qui a tout perdu en l'espace de quelques semaines.

Elle note que, bien que les sites de paris sportifs en ligne affirment s'adresser uniquement aux personnes âgées de 19 ans et plus, les jeunes sont submergés par ces publicités qui assimilent le plaisir du sport aux paris.

De plus, l'Institut Cardus recommande d'ajouter à l'alinéa 3(2)b) une exigence selon laquelle les mesures doivent inclure des moyens permettant aux sociétés d'État de contribuer financièrement à la résolution du problème de la dépendance au jeu, afin de garantir qu'elles investissent dans la prévention et le traitement, et ces contributions doivent être liées à leurs dépenses de marketing.

Les recherches montrent qu'il y a une relation causale évidente entre la publicité et l'augmentation des jeux de hasard. Par conséquent, si les entreprises de jeux d'argent souhaitent jouer un rôle actif et responsable dans la publicité, elles doivent également faire partie de la solution. Nous devons faire passer les jeunes hommes, les familles et les Canadiens avant les profits des entreprises.

Enfin, l'Institut Cardus recommande d'ajouter « une nouvelle disposition au paragraphe 3(2) pour définir des mesures visant à améliorer l'efficacité des messages de prévention du jeu ». Il y a été question du slogan « Connaissez vos limites, jouez en les respectant » et du fait qu'il n'était pas nécessairement efficace. Je pense que ce serait une suggestion utile. Je recommande également que le comité, lorsqu'il étudiera ce projet de loi, parle à M. Nigel Turner, de l'Université de Toronto.

Pour ces raisons et bien d'autres encore, j'appuierai le projet de loi, et j'exhorte tous les députés à faire de même. Pour conclure, je tiens à dire que c'est exactement ainsi que les lois doivent fonctionner dans notre pays. Nous avons légalisé les paris sportifs il y a plusieurs années. Nous sommes en train de réévaluer si cela fonctionne. J'attends avec impatience cette discussion.

• (1825)

[Français]

Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Monsieur le Président, d'entrée de jeu, j'aimerais exprimer, comme bien d'autres parlementaires, mon soutien aux communautés touchées, notamment celles de Tumbler Ridge et de Kitigan Zibi, à la suite des événements qui nous ont marqués cette semaine.

Le projet de loi S-211 prévoit l'élaboration d'un cadre national pour réglementer la publicité sur les paris sportifs en établissant des normes nationales. Ainsi, je ne surprendrai personne en disant encore une fois qu'on voit le Canada sauter à pieds joints dans des champs de compétences du Québec, mais aussi d'autres provinces du Canada. C'est comme bien d'autres stratégies nationales, ça ne nous enchante pas, loin de là, au Bloc québécois.

Je veux rappeler une chose: le Bloc québécois reconnaît que la publicité sur les paris sportifs et ses effets sur les clientèles vulnérables sont dommageables. Il est aussi conscient que le jeu pathologique est un problème public qui nécessite que les pouvoirs publics s'attaquent à la question de façon cohérente et investissent les sommes nécessaires, parce que les gens souffrent de ça.

Comme je le mentionne, chaque province est responsable d'agir et de mettre en œuvre des moyens pour restreindre la publicité non seulement sur les paris sportifs, mais sur les loteries et les jeux. Nous reconnaissons que, pour de nombreux jeunes et mineurs, la publicité de paris sportifs qui se retrouve notamment en ligne et dont les porte-parole peuvent être des sportifs et des célébrités auxquels les jeunes vouent une admiration sans bornes pose un problème auquel il faut s'attaquer.

Toutefois, je le répète, cette responsabilité n'incombe pas à Ottawa. Je rappellerai à la Chambre que l'accord fédéral-provincial sur les jeux a été signé en 1985. Les modifications au Code criminel ont fait en sorte de transformer le jeu au Canada en renforçant le pouvoir dans les provinces. Ainsi, le gouvernement fédéral a cédé aux provinces toute compétence en matière de jeu. Ce sont le Québec et les provinces canadiennes qui dirigent, administrent et réglementent le jeu légalisé.

Il faut rappeler qu'en 2021, ce Parlement a adopté la Loi sur le pari sportif sécuritaire et réglementé en modifiant le Code criminel pour légaliser la mise sur pied et l'exploitation dans une province, par le gouvernement de cette province ou par une personne ou une entité titulaire d'une licence délivrée par le lieutenant-gouverneur en conseil de la province, d'une loterie prévoyant des paris sur une course autre qu'une course de chevaux ou un combat ou sur une épreuve ou une manifestation sportive. Je pense qu'il est clair que la gestion des paris sportifs repose justement sur les provinces.

La façon de gérer les paris sportifs, les courses et les jeux est aujourd'hui différente parce que chaque province a choisi d'adapter sa réglementation à son contexte et à ses interprétations, et c'est parfait comme ça. Le Québec et chacune des provinces et chacun des territoires ont des façons différentes de voir les choses et vivent les vulnérabilités. Tous les changements réglementaires et législatifs qui visent à faire cela sont bienvenus parce qu'ils permettent aux provinces d'avoir le pouvoir d'agir comme bon leur semble et l'agilité pour agir rapidement.

C'est ce qui s'est passé sur le terrain. En Ontario, par exemple, le gouvernement a fait le choix d'un marché ouvert et a créé iGaming Ontario pour régulariser le jeu en ligne, en plus de distribuer des permis d'exploitation à des entreprises privées. À l'inverse, le Qué-

Affaires émanant des députés

bec a choisi d'aller ailleurs. Par le truchement de son programme Mise-o-jeu, Loto-Québec a décidé de s'occuper elle-même du pari sportif en ligne. C'est donc un choix de société. C'est un choix qui appartient à chacune des provinces. Est-ce que je suis d'accord sur le modèle ontarien? La réponse est: pas particulièrement. Toutefois, je respecte le choix de ce gouvernement.

Le modèle québécois a choisi de conserver le contrôle du jeu légal par son programme Mise-o-jeu. En 2016, le Québec, dans son champ de compétence pour protéger le public, a adopté une loi qui visait à bloquer les sites Internet de jeux qui n'étaient pas autorisés en obligeant les fournisseurs d'accès Internet à instaurer des systèmes pour bloquer ces sites. La Cour supérieure avait invalidé cette loi québécoise justement parce qu'elle empiétait selon elle sur les compétences du gouvernement en matière de télécommunication, mais aussi du Code criminel canadien.

• (1830)

Que fait le projet de loi dont nous débattons? Il ne s'attaque pas à réglementer le Code criminel canadien ou les lois fédérales en matière de radiodiffusion. Le problème est pourtant justement là, comme l'a démontré le jugement de la Cour. C'est pour cette raison que le Québec ne peut interdire la présence de sites de jeux en ligne non approuvés sur son territoire. C'est pourquoi il y a une multiplication des plateformes et de la publicité. Nous ne nous opposons pas à l'étude d'un projet de loi qui porterait sur cela, mais nous avons des réserves quant à la volonté d'établir un cadre national pour réglementer la publicité. Selon nous, c'est un autre bel exemple d'empiètement d'Ottawa sur un terrain qui n'est pas le sien.

La Loi sur la Régie des alcools, des courses et des jeux, qui a créé la Régie, contient une disposition très intéressante: l'article 23. Le paragraphe 6 de cet article prévoit que la Régie doit « contrôler la publicité et les programmes éducatifs en matière de boissons alcooliques ainsi que ceux concernant les activités régies par la Loi sur les courses ou la Loi sur les loteries et les appareils d'amusement. »

Les règles québécoises sont très claires concernant le pari sportif et sa publicité. Selon la loi, une société de jeux de hasard et d'argent ne doit en aucun cas promouvoir des activités auprès d'un public mineur. Ses publicités doivent présenter les jeux de hasard et d'argent de façon responsable sans encourager le jeu excessif. D'ailleurs, il y a plusieurs publicités quand on regarde un événement sportif et c'est très bien ainsi. En outre, la publicité des jeux de hasard et d'argent ne doit être ni trompeuse ni inexacte. Par exemple, les publicités qui promettent des gains faciles et donnent l'impression que le joueur est certain de gagner sont interdites. Une autre norme très importante est l'interdiction de ce type de publicité dans des médias traditionnels lors d'émissions susceptibles d'être suivies par des mineurs ou un jeune public sensible.

Affaires émanant des députés

Ainsi, le Québec réglemente déjà la publicité visant le jeu en ligne. Ce que le fédéral veut faire ici, c'est nous dire quoi et comment faire, encore une fois, comme si nous étions incapables de le faire et que chaque province n'avait pas cette capacité. Je viens de démontrer le contraire. Je suppose que cette préoccupation de certains députés vient d'abord et avant tout de leurs préoccupations par rapport à leur propre province. Ce projet de loi nous vient du Sénat, mais je conseillerais à la députée qui parraine le projet d'aller militer dans la province d'Ontario pour tenter de changer les règles dans sa province. En effet, ce n'est pas parce qu'on n'a pas une approche uniforme que cela crée une brèche. On ne peut pas approcher un problème de la même façon en Alberta, en Ontario, au Québec et, je dirais même, sur le plan local. Les approches doivent différer. C'est pourquoi on parle de décentralisation. C'est pourquoi les régions éloignées demandent d'avoir les outils pour se développer sur le plan économique. Une approche mur à mur, ça ne marche jamais.

Comme nous sommes dans les paris sportifs, je vais utiliser des exemples sportifs pour illustrer mes propos. Chaque équipe canadienne de la Ligue nationale de hockey a opté pour un modèle de développement différent. Les Maple Leafs ont opté pour surpayer leurs quatre meilleurs joueurs. Les Oilers ont décidé d'investir un peu partout, sauf dans un gardien. Les Jets ont pas mal investi dans un gardien, mais moins ailleurs. Les Canucks et les Flames ont décidé d'opter pour une reconstruction. L'équipe des Canadiens de Montréal a décidé de se reconstruire autour de jeunes: Caufield, Suzuki, Hutson, Demidov. Chaque équipe a choisi un modèle qui lui ressemble. Chaque équipe va tenter de gagner la Coupe Stanley. Les trois modèles pourraient faire les séries et tenter de gagner la Coupe Stanley, sauf peut-être les Maple Leafs — je suis quand même réaliste.

Ainsi, en ayant chacun ses façons de faire, Montréal et Edmonton pourraient nous faire vivre une finale de la Coupe Stanley et arriver au même résultat. À ce stade-ci, tout ça relève du hasard. Certains doivent avoir d'autres objectifs pour le moment parce qu'ils ne sont pas au même point. C'est ce que le Québec demande: qu'on nous laisse gérer nos affaires comme nous le souhaitons pour arriver aux objectifs que nous souhaitons atteindre.

Même si le projet de loi S-211 souhaitait s'attaquer réellement aux problèmes de santé publique, il y aurait des modifications à faire pour restreindre, par exemple, les provinces à offrir des licences d'entrepreneurs privés. Cela pourrait réduire la concurrence provenant de sites de paris sportifs en ligne qui se battent pour une clientèle vulnérable. Où sont les modifications aussi, par exemple, à la taxe d'accises? Où sont les sommes dédiées à la santé et aux services sociaux pour aider le Québec et les autres provinces à offrir de meilleurs services aux personnes touchées?

Non, tout ce que ce projet de loi propose de faire est d'introduire un cadre national. On sait combien coûte la gestion d'un programme de cadre national. Je prends, par exemple, celui du système de garde d'enfants: c'est 50 millions de dollars que ça coûte pour juste envoyer un chèque à Québec. Combien les contribuables vont-ils dépenser pour écrire une stratégie pancanadienne? Combien vont-ils dépenser encore pour différents intervenants en frais de voyage et d'hébergement? Ce projet de loi est un autre exemple de dépenses d'Ottawa pour s'ingérer dans les champs de compétence des provinces. En terminant, je veux quand même souligner l'importance de la réflexion de ce soir.

• (1835)

[Traduction]

Lisa Hepfner (Hamilton Mountain, Lib.): Monsieur le Président, je suis vraiment honorée d'avoir la possibilité de prendre la parole aujourd'hui pour appuyer, pour bon nombre des raisons que nous avons déjà entendues ce soir, le projet de loi S-211, Loi concernant un cadre national sur la publicité sur les paris sportifs.

Je ne suis pas quelqu'un qui passe beaucoup de temps à regarder les sports professionnels, je l'admets, mais il y a souvent du sport à la télévision quand je suis chez moi avec ma famille, et, même moi, j'ai remarqué que les publicités pour les paris sportifs sont omniprésentes. C'est devenu un sujet de conversation chez nous: les gens ne se contentent plus de regarder des sports, ils y participent en misant de l'argent. Ils peuvent parier sur la prochaine séquence de jeu du match de football qu'ils regardent ou sur le nombre de points qu'un joueur de baseball professionnel marquera. Toutes les quelques minutes, une publicité encourage les Canadiens à faire des paris parce que regarder des sports ne semble plus être une expérience suffisante en soi.

Nos sports, les personnalités du monde du sport et nos équipes font partie de notre identité nationale. Les sports rassemblent les Canadiens depuis longtemps, et les Canadiens qui veulent regarder un match ou une compétition doivent maintenant endurer d'interminables publicités. Pour bien des gens, cela représente une tentation risquée.

Au début des années 2000, alors que j'étais journaliste, j'ai fait la connaissance d'un homme influent d'Hamilton à qui la dépendance au jeu avait coûté sa carrière. Nous avons longuement discuté de ce sujet, et il m'a présenté certains des hommes qu'il avait rencontrés à Gamblers anonymes. Tous avaient eu des carrières prestigieuses jusqu'à ce qu'ils perdent tout à cause de leur dépendance au jeu, y compris un avocat qui était censé être nommé à la Cour supérieure le jour même où la police a fait une descente dans ses bureaux pour trouver des preuves qu'il avait volé de l'argent à ses clients pour entretenir sa dépendance au jeu.

Nous avons réalisé une longue série de reportages télévisés sur ce sujet, et ces personnes m'ont confié à quel point il leur était difficile de résister alors qu'elles étaient constamment bombardées de publicités qui les incitaient à continuer à dépenser de l'argent dans les casinos ou d'autres lieux de jeu. N'oublions pas je parle du début des années 2000. C'était avant le tsunami des réseaux sociaux et l'avalanche de sites de paris en ligne qui existent aujourd'hui.

Aujourd'hui, le monde a changé. Nous le savons. Ce ne sont pas seulement des adultes dans la fleur de l'âge qui sombrent dans la misère et le désespoir à cause de comportements de dépendance. Les aînés, les personnes vulnérables et celles qui sont susceptibles de subir des préjudices mentaux ou physiques sont tous bombardés par les mêmes publicités sportives. Aujourd'hui, les enfants sont rivés à leurs appareils. Ils regardent du sport et, inévitablement, on les abreuve d'un déluge incessant de publicités sur les paris sportifs. Le jeu fait maintenant partie intégrante du sport; c'est la normalité. Voilà ce que nos enfants apprennent en grandissant.

Affaires émanant des députés

Je préside le Comité permanent du patrimoine canadien. Nous avons récemment terminé une étude sur les répercussions des médias sociaux sur les jeunes et nous avons appris que de nombreuses applications en ligne qu'utilisent les enfants encouragent les comportements de dépendance. La ludification sous tous les azimuts signifie que nos enfants deviennent dépendants de leur vice préféré de plus en plus tôt dans la vie. Ils apprennent à devenir accros.

Beaucoup de témoins nous ont dit la même chose. Par exemple, Maude Bonenfant, titulaire de la Chaire de recherche du Canada en jeu, technologies et société et professeure à l'Université du Québec à Montréal, nous a expliqué que les plateformes utilisent des jeux de hasard et d'argent comme stratégie pour stimuler les utilisateurs le plus longtemps possible, et la ligne entre les jeux vidéo et les jeux de hasard devient de plus en plus floue, de sorte que les jeux vidéo deviennent de plus en plus comme des jeux de hasard. Il y a davantage de paris dans les jeux vidéo, et les algorithmes sont de plus en plus perfectionnés, avec pour but de garder les enfants rivés au contenu en ligne au moyen du jeu.

Michael Cooper, de Recherche en santé mentale Canada, nous a dit qu'un comportement de dépendance peut servir de catalyseur d'un autre comportement de dépendance. Par exemple, les personnes qui passent plus de six heures en ligne sont deux fois plus susceptibles de risquer fortement de sombrer dans une consommation abusive d'alcool et de cannabis ou dans une foule d'autres dépendances. C'est la même chose pour le jeu. Selon M. Cooper, la normalisation du jeu dans le quotidien peut nous rendre incapables de nous maîtriser face à la tentation.

Aujourd'hui, nous sommes inondés d'incitations à parier, en particulier dans le domaine du sport. Le projet de loi S-211 est un premier pas vers la préservation de l'intégrité de la culture sportive au Canada, mais il vise également à préserver la santé mentale des Canadiens.

Notre collègue de Waterloo et d'autres députés ont parlé de l'ancien projet de loi C-218, Loi sur le pari sportif sécuritaire et réglementé. C'est une mesure que le Parlement a adoptée et qui est entrée en vigueur en 2021. Auparavant, il n'y avait en effet que des preneurs de paris clandestins qui avaient des liens avec des organisations criminelles.

• (1840)

Ce projet de loi visait à placer l'industrie sous la responsabilité des provinces afin qu'elle fasse l'objet d'une surveillance accrue. À l'heure actuelle, toutefois, l'Ontario est la seule province qui autorise des tiers à exploiter des jeux de hasard, comme nous l'avons entendu à plusieurs reprises ce soir, et les exploitants de paris sportifs en profitent pleinement. Ils achètent beaucoup d'espace publicitaire dans les émissions régionales et nationales, en particulier sur des chaînes sportives lors d'événements sportifs. Selon certaines estimations, quand nous regardons des sports à la télévision, nous voyons jusqu'à trois publicités sur les jeux de hasard à chaque minute. On voit même des publicités sur les paris sportifs pendant des diffusions en direct, sur les chandails des athlètes et sur les bandes autour des patinoires.

À l'heure actuelle, il y a au Canada plus de 19 millions de joueurs en ligne actifs. C'est l'une des industries qui croît le plus rapidement au pays. Parmi les pays où on dépense le plus pour les jeux de hasard, le Canada se classe au huitième rang, avec des dépenses d'environ 4 milliards de dollars par année.

De plus, comme je l'ai indiqué plus tôt à la Chambre, des enfants, des adolescents et des personnes vulnérables regardent également ces parties et ces événements sportifs. Le lendemain, ils en parlent avec leurs amis et leur entourage. Voulons-nous vraiment qu'ils trouvent normal d'associer jeux de hasard et activité sportive, ou même qu'ils aient l'impression de ne pas avoir vraiment assisté à un événement sportif s'ils n'ont pas parié sur un résultat ou un joueur? Nous devons nous demander sérieusement si nous voulons que des institutions culturelles canadiennes saines et importantes soient inextricablement liées à l'habitude souvent néfaste que sont les jeux de hasard.

Les recherches montrent que plus nous sommes exposés aux publicités sur les jeux de hasard, plus notre attitude à leur égard des jeux de hasard est positive, plus les intentions de jouer sont grandes et plus la fréquence des activités liées aux jeux de hasard augmente. Le Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances a constaté que près d'un jeune sur quatre qui parie en ligne a signalé des préjudices causés par le jeu, et que les paris sportifs en ligne sont associés à un risque deux fois plus élevé de préjudices liés au jeu que d'autres formes de jeux de hasard. De plus, la publicité sur les paris sportifs est quatre fois plus attrayante pour les enfants que pour les adultes.

J'ai beaucoup appris sur les répercussions importantes pour les joueurs compulsifs quand j'ai participé à cette série documentaire, il y a 25 ans: les répercussions sur leur santé, leur santé mentale et leur bien-être, et les répercussions équivalentes sur leur famille et leurs proches. Les joueurs compulsifs sont quatre fois plus susceptibles de souffrir d'anxiété et de dépression, et sept fois plus susceptibles d'avoir planifié leur suicide au cours des 12 derniers mois. La publicité excessive peut exacerber tous ces problèmes, comme me l'ont dit les joueurs compulsifs — et c'était il y a un quart de siècle, bien avant l'assaut publicitaire d'aujourd'hui. Les chercheurs disent qu'il y a un lien possible entre l'étendue de l'exposition à la publicité et l'intensité de la dépendance au jeu.

Le projet de loi S-211 demande au gouvernement fédéral d'établir un cadre national, de réglementer la publicité sur les paris sportifs, de fournir des outils pour la prévention et le diagnostic du jeu pathologique et de soutenir les personnes dépendantes.

Les Canadiens sont d'accord pour dire qu'il faut faire quelque chose. En 2024, un sondage réalisé par Maru Group a révélé que la plupart des Canadiens ont une perception négative des publicités sur les jeux de hasard: 75 % des répondants ont dit que les enfants et les jeunes ne doivent pas y être exposés, 66 % ont dit qu'elles ne devraient pas être autorisées lors des diffusions en direct, et 59 % croient qu'il faudrait interdire ce type de publicité à l'échelle nationale. En diffusant des publicités sur le jeu en même temps qu'un match, on présente les paris sportifs comme faisant partie intégrante de l'expérience sportive. Ce n'est pas le cas.

Je terminerai en citant Bruce Kidd, professeur retraité spécialisé dans les politiques sportives. Dans l'article qu'il a écrit pour le *Globe and Mail* le 7 février, il estime qu'environ 4 millions de Canadiens, soit l'équivalent de la population de l'Alberta, sont à risque de développer une dépendance au jeu. Voici un extrait de l'article:

Pensez au nombre de personnes qui regardent les matchs des Blue Jays au stade Rogers. Pensez ensuite à leurs familles. Si le projet de loi S-211 n'est pas adopté, ce sera autant de personnes [...] que nous aurons abandonnées à la cupidité d'annonces insouciantes qui pensent remplir leur devoir en répétant sans cesse — et avec hypocrisie, bien sûr — qu'il faut jouer de manière responsable.

Motion d'ajournement

● (1845)

Philip Lawrence (Northumberland—Clarke, PCC): Monsieur le Président, je dois dire que ce débat est excellent. J'ai appris beaucoup de choses. Je vais commencer par parler de la joie du sport, à l'instar de la députée de Waterloo.

Je n'ai jamais été un athlète, à la grande déception de mon père qui en était un. La seule discipline à laquelle j'excelsais, c'était regarder les événements sportifs. D'ailleurs, encourager ma fille lors de ses compétitions de danse ou mon fils lors de ses parties de hockey font partie des grandes joies de ma vie. Mon fils est gardien de but et j'aimerais que tout le monde lui souhaite bonne chance, car son équipe participera à un tournoi demain. Rien ne me rend plus heureux que de les voir pratiquer leur sport et s'amuser.

Une autre chose que j'aime faire, c'est relaxer à la maison, lorsque nous avons une pause de temps à autre, et regarder des événements sportifs avec eux. Les voir prendre plaisir à regarder l'équipe de hockey du Canada, qui a gagné cinq à zéro, me rend heureux. Les Buffalo Bills sont mon équipe de prédilection de la NFL, et il n'y a rien de mieux que de me réunir avec mes amis et ma famille et de pleurer ensemble lorsqu'on perd une fois de plus pendant les qualifications. Il y a une certaine vertu dans le fait de prendre part à des compétitions, de donner tout ce qu'on peut, de travailler tellement fort pour arriver à ce grand moment et de s'unir en équipe. Quiconque a travaillé en équipe, comme nous le faisons à la Chambre des communes, sait à quel point c'est excitant de s'unir, de faire passer les intérêts de quelqu'un d'autre avant les siens, de se battre pour obtenir le meilleur produit ou le meilleur projet de loi possible, et de gagner la partie. Il y a une vertu et une grandeur à cela.

Je dois dire que les jeux d'argent qui entourent le sport l'ont entaché. Tout à l'heure, d'autres intervenants ont évoqué les groupes particulièrement vulnérables à ce phénomène: les jeunes hommes et les garçons. Dans les écoles secondaires, presque tous les adolescents, et toutes les adolescentes d'ailleurs, ont un téléphone. Je peux garantir aux députés que plus de 80 ou 90 % d'entre eux ont une application de jeu d'argent sur leur téléphone. C'est alarmant parce que cela les entraîne vers quelque chose. Ce ne sont pas tous les jeunes qui s'engageront dans une voie déléter, mais certains d'entre eux passeront par là. Combien de personnes finissent par développer des habitudes de jeu qui leur posent problème? Qu'est-ce que nous sommes prêts à accepter dans notre société? Est-ce acceptable si une personne sur 10, sur 100 ou sur 1 000 succombe à une horrible dépendance au jeu qui engloutit ses amis et ses proches lorsque ceux-ci tentent de lui venir en aide? Quel est le nombre acceptable?

Lorsque j'examine des projets de loi ou des lois pour que nous tentions de prendre les meilleures décisions possibles à la Chambre — et je crois que c'est ce que les 343 députés de cette assemblée s'efforcent de faire —, je me demande notamment si ces mesures nous aident à progresser vers l'objectif d'une société parfaite où tous vivent dans la prospérité et l'abondance, où tout le monde traite ses concitoyens avec bonté et bienveillance, et où tout va toujours pour le mieux. Je ne suis pas naïf. Je sais que nous n'y arriverons sûrement pas de mon vivant, ni même après, mais en tant que députés et législateurs, nous devrions tendre vers cet objectif. Quand j'examine ce projet de loi, je me dis que c'est effectivement un pas de plus dans la bonne direction, car il s'agit de commencer à limiter et à réglementer la quantité de publicité.

Il y a deux ou trois choses qui me posent problème dans ce projet de loi, et j'espère qu'elles seront examinées en détail au comité. Bien sûr, nous appuierons le renvoi du projet de loi au comité, et nous espérons qu'il sera étoffé. Le principe fondamental de ce projet de loi, qui consiste à exposer nos enfants à moins de publicité sur les jeux de hasard, va dans la bonne direction. Je pense vraiment que personne ne peut dire non à cela.

D'ailleurs, on me dit qu'il y a actuellement des industries qui s'autoréglementent et qui imposent elles-mêmes ces règlements en ce qui concerne la quantité de publicité. Je tiens à les féliciter chaleureusement et à les encourager à poursuivre dans cette voie. Moins il y aura de gouvernement, mieux ce sera. Dans le cas présent, je pense qu'une intervention s'impose, à moins, bien sûr, que l'industrie puisse se réunir et gérer ses propres affaires, ce qui serait formidable.

● (1850)

Comme la députée, je passe beaucoup de temps sur le divan à regarder des sports. Je regarde probablement trop de sports. La quantité de publicité est impressionnante. Pendant une seule émission, on verra trois ou quatre publicités différentes sur les paris sportifs en ligne. On les voit aussi sur la bande de la patinoire. On les voit autour du terrain de basket-ball. On les voit sur le terrain de baseball, au fond. On les retrouve absolument partout. C'en est agasant.

Tout comme le gouvernement est intervenu pour réglementer la publicité sur d'autres produits, comme les boissons alcoolisées, la nicotine et le tabac, je pense qu'il est logique de mettre en place un processus à cet égard.

Le Bloc québécois a soulevé un excellent point, à savoir qu'une grande partie de cette question relève des provinces. Pour ce qui est d'élaborer un cadre national, je suis certain que c'est une bonne idée, mais j'espère que du travail pourra être fait à l'étape du comité pour qu'on ne se retrouve pas seulement avec une solution universelle dirigée par les bureaucrates. Nous devons trouver des partenaires, obtenir l'accord des provinces et des premiers ministres d'un océan à l'autre et, bien franchement, nous devons obtenir le soutien de l'industrie.

Qu'on travaille pour une multinationale, pour le Parlement ou pour un premier ministre provincial, la réalité, c'est que tous les parents veulent ce qu'il y a de mieux pour leurs enfants. Nous devons tous travailler ensemble à une solution qui nous permettra de protéger nos enfants, car il est évident qu'il y a trop de publicité sur les paris en ligne.

MOTION D'AJOURNEMENT

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office conformément à l'article 38 du Règlement.

[Traduction]

LA TARIFICATION DU CARBONE

Helena Konanz (Similkameen—Okanagan-Sud—Kootenay-Ouest, PCC): Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement les députés ministériels défendre la taxe sur le carbone pour les industries. Ils disent que les agriculteurs ne la paient pas. Ils disent aussi qu'elle ne s'applique qu'aux grands émetteurs, et qu'elle n'a presque aucune incidence sur les ménages.

Examinons la situation en termes très clairs. Lorsqu'un agriculteur de ma circonscription achète une nouvelle moissonneuse-batteuse ou remplace son tracteur, cet équipement est construit avec de l'acier canadien produit à un prix qui atteint désormais 170 \$ la tonne. Lorsqu'il achète des pièces de rechange, installe un système d'irrigation, modernise un séchoir industriel ou construit un hangar à machines, ces matériaux sont fabriqués à partir d'acier et d'aluminium produits au même coût industriel du carbone. Le gouvernement n'envoie peut-être pas la facture directement à l'agriculteur, mais celui-ci la reçoit quand même.

Statistique Canada a confirmé que le revenu agricole net réalisé a chuté de 3,3 milliards de dollars en 2024, ce qui représente une baisse de 26 %. Parallèlement, les coûts d'exploitation ont grimpé à 78,5 milliards de dollars, et la dette agricole a grimpé à 14 %. Les agriculteurs n'ont pas besoin de leçons sur la politique climatique; ils essaient de couvrir leurs coûts et de planifier la prochaine saison.

Le professeur Sylvain Charlebois, de l'Université Dalhousie, a été clair: « La taxe sur le carbone pour les industries [...] continue d'éroder la compétitivité du secteur agroalimentaire. » Il a souligné l'écart croissant des coûts par rapport aux producteurs étatsuniens. Cet écart est important lorsque les agriculteurs canadiens sont en concurrence directe avec les producteurs américains, qui ne sont pas soumis à une taxe sur le carbone de 170 \$ la tonne.

Quand les Canadiens disent que le coût des aliments est trop élevé, ils réclament des politiques qui le réduisent. Au lieu de cela, ils ont obtenu un remboursement ponctuel temporaire. Je ne m'oppose pas à ce remboursement, mais il ne change pas la structure des coûts du matériel agricole. Il redonne plutôt de l'argent après que le prix a déjà augmenté. Si la politique fait augmenter les coûts de production et que nous offrons ensuite des remboursements pour compenser ces coûts plus élevés, c'est comme avouer que le fardeau financier existe bel et bien.

Les Canadiens ne veulent pas d'un cycle de hausse des prix suivie d'une aide temporaire. Ils veulent des changements structurels qui réduisent les prix. Le gouvernement dit qu'il faut avoir une approche pro-Canada et renforcer les chaînes d'approvisionnement nationales. Il parle de construire davantage ici, chez nous, mais si un produit est fabriqué au Canada pour être utilisé au Canada, comme l'acier et l'aluminium, il est soumis à la taxe sur le carbone pour les industries. Il en va de même lorsque le gouvernement veut utiliser de l'acier et de l'aluminium canadiens dans une voiture, un navire ou un pont qui sont faits au Canada. Tout ce que le gouvernement veut construire davantage au Canada est soumis à la taxe sur le carbone pour les industries, tandis que les autres marchés ne sont pas touchés.

Les fournisseurs sont davantage incités à construire ou à fabriquer ailleurs. Par exemple, les libéraux ont choisi des traversiers faits en Chine pour la Colombie-Britannique au lieu de se tourner vers des chantiers navals canadiens. Ainsi, le projet utilise de l'acier non canadien et ne favorise pas la création d'emplois dans les chantiers navals d'ici. Nous ne pouvons pas ignorer cette réalité.

La question est simple: si la taxe sur le carbone pour les industries augmente le coût de production des biens que nous sommes censés vouloir fabriquer au Canada, cette politique rend-elle la vie plus abordable ou aggrave-t-elle le problème?

• (1855)

Wade Grant (secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.): Monsieur le

Motion d'ajournement

Président, je tiens à préciser que la députée dresse un portrait du régime de tarification du carbone pour les industries qui ne reflète tout simplement pas le fonctionnement de ce régime et qui est un portrait erroné quand il s'agit de savoir à qui il s'applique. Aucune taxe sur le carbone ne s'applique aux aliments, et les agriculteurs ne sont pas visés par la tarification du carbone pour les industries. C'est un fait. Des modèles indépendants le confirment.

Une analyse réalisée par l'Institut climatique du Canada et Navvius Research montre que la tarification du carbone pour les industries aura une incidence extrêmement faible sur les prix à la consommation, soit moins de 0,1 % d'ici 2030, et n'aura pratiquement aucune incidence sur le secteur agricole. La même analyse prévoit que l'effet cumulatif sur la contribution du secteur agricole au PIB serait de 0,08 % d'ici 2030. Les agriculteurs ne paient pas directement la taxe carbone pour les industries, et pratiquement aucun coût supplémentaire n'est transféré aux consommateurs.

Le régime en question ne s'applique qu'aux grands émetteurs industriels, à savoir les industries sidérurgiques, cimentières, pétrolières et gazières, minières et autres industries lourdes. Il a été conçu pour que ce soient les plus gros pollueurs, et non les petites exploitations comme celles des agriculteurs canadiens, qui supportent les coûts. L'objectif est clair: réduire les émissions des grandes installations industrielles tout en protégeant la compétitivité et en préservant les emplois au Canada.

Dans le cadre du régime fédéral, les industries ont plusieurs options pour se conformer. Elles peuvent rendre leurs activités plus efficaces, notamment en adoptant de nouvelles technologies; elles peuvent générer ou acheter des crédits auprès d'entreprises plus respectueuses de l'environnement ou elles peuvent payer le prix du carbone. Il ne s'agit pas d'une taxe appliquée de manière uniforme, mais d'un cadre flexible qui récompense l'innovation, stimule les investissements et réduit au minimum les répercussions sur les coûts dans l'ensemble de l'économie.

L'augmentation des prix à l'épicerie que constatent les Canadiens est principalement due à des facteurs mondiaux: perturbation des voies maritimes, répercussions du climat sur les récoltes et effets en cascade de l'invasion illégale de l'Ukraine par la Russie sur les marchés des engrais et de l'énergie. En Europe, aux États-Unis et dans le reste du monde, les consommateurs subissent les mêmes pressions.

Le gouvernement a pris des mesures concrètes pour soutenir les producteurs et continue d'offrir un soutien ciblé grâce à la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre. Nous continuons de travailler avec les agriculteurs et non contre eux. L'idée selon laquelle l'élimination de la tarification du carbone pour les industries rendrait soudainement les fruits de l'Okanagan moins chers n'est tout simplement pas fondée. L'élimination de la politique climatique ne permettra pas de compenser les récoltes perdues à cause du climat. Elle ne stabilisera pas les chaînes d'approvisionnement mondiales et ne protégera pas les industries canadiennes contre les mesures frontalières liées au carbone mises en œuvre par nos partenaires commerciaux.

La lutte contre les changements climatiques et la vigueur de l'économie vont de pair. Nous continuerons à agir dans ces deux domaines. C'est ce que nous promettons de ce côté-ci de la Chambre.

Motion d'ajournement

• (1900)

Helena Konanz: Monsieur le Président, aucun député ne s'oppose à la réduction des émissions. La question est de savoir si faire passer la taxe sur le carbone pour les industries à 170 \$ la tonne, alors que nos concurrents aux États-Unis ne supportent pas le même fardeau, a une utilité pour l'environnement ou déplace simplement la production ailleurs. Si la production d'acier se déplace vers le sud, les émissions ne disparaissent pas. En revanche, les emplois disparaissent, les investissements disparaissent et la compétitivité du Canada disparaît. Pendant ce temps, l'agriculteur paie toujours son équipement plus cher, et le fabricant fabrique moins de produits.

Il ne s'agit pas d'un débat sur le souci de protéger l'environnement, mais d'un débat sur la question de savoir si cette politique rend la vie plus abordable. Le gouvernement n'a toujours pas répondu à cette question.

Wade Grant: Monsieur le Président, je vais le répéter parce que c'est important: les agriculteurs ne sont pas assujettis à la tarification du carbone pour les industries, et les denrées alimentaires ne sont pas assujetties à la tarification du carbone. La tarification du carbone pour les industries ne s'applique qu'aux grands émetteurs et leur donne des options pratiques pour réduire la pollution à moindre coût tout en stimulant les investissements dans les technologies propres au Canada.

Si l'opposition réussissait à démanteler ces outils, elle ne ferait pas baisser le prix de l'alimentation. Elle augmenterait la pollution, elle ébranlerait la certitude des investisseurs et elle mettrait les industries canadiennes dans une position concurrentielle désavantageuse au moment où d'autres pays passent à une production plus propre.

Le gouvernement continuera de se concentrer sur l'abordabilité, la résilience économique et un avenir plus propre pour les travailleurs et les familles du Canada.

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Jacob Mantle (York—Durham, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement a récemment annoncé avec fierté qu'il remplaçait la Norme sur la disponibilité des véhicules électriques, qui a été un échec, par une norme flamboyante neuve sur les émissions, mais, comme nous en a prévenu Shakespeare:

Ayez l'air de la fleur innocente,
Mais soyez le serpent qu'elle couvre.

En surface, les choses semblent avoir changé. Le quota explicite de vente n'est plus, mais il semble que les mêmes règles coercitives continuent de s'appliquer en douce.

Avec l'ancienne norme, l'objectif était un taux d'adoption des véhicules zéro émission de 100 % d'ici 2035. La nouvelle norme d'émissions, selon ce qu'indique le gouvernement dans son communiqué de presse, résultera en un taux d'adoption des véhicules électriques de 75 % d'ici 2035 et de 90 % d'ici 2040. Par conséquent, les constructeurs automobiles continueront de subir les mêmes pressions intenses, crédits, pénalités et subventions pour vendre principalement des véhicules électriques.

S'il ne s'agit pas simplement de l'ancienne obligation relative aux véhicules électriques, si ce n'est pas simplement le serpent qui s'est déguisé, le gouvernement peut-il m'expliquer où réside la distinction?

Karim Bardeesy (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, je remercie mon collègue d'York—Durham de son intervention.

Je reçois cette question dans un contexte vraiment particulier, car l'administration de notre voisin du sud, les États-Unis, a rejeté un consensus bipartite vieux de plusieurs décennies. Le serpent dont parle le député, ce sont les normes de la Californie en matière d'émissions. Celles-ci, en devenant de plus en plus strictes au fil du temps, nous ont permis d'avoir le genre de véhicules que nous fabriquons ici, au Canada, qu'il s'agisse de véhicules à combustion interne, de véhicules hybrides ou de véhicules électriques.

Il y a un consensus de longue date entre les libéraux, les conservateurs et les progressistes-conservateurs au Canada, tout comme entre les démocrates et les républicains. Aujourd'hui, l'administration des États-Unis souhaite de toute évidence rompre avec cette approche en remettant en question les dangers constatés et en rejetant complètement toute norme en matière d'émissions, et les conservateurs adoptent cette même position d'extrême droite. C'est une position inspirée du projet 2025. Elle repose sur le rejet total de tout progrès dans ce secteur, y compris le genre de progrès qui nous a permis d'avoir les véhicules qui sont offerts aujourd'hui.

Dans notre stratégie automobile, oui, nous sommes fiers des investissements dans l'électrification. Nous sommes fiers de ces incitatifs. Nous sommes fiers de la chaîne d'approvisionnement qui, nous l'espérons, pourra continuer à se développer grâce aux investissements que nous faisons dans l'électrification. Nous savons que les investissements dans la durabilité et l'électrification sont précisément ceux qui attirent de nouveaux investissements, notamment pour la construction de nouvelles usines automobiles, comme nous l'avons observé depuis des dizaines d'années et comme nous espérons en voir d'autres. Nous savons que tout cela repose sur un ensemble de compétences qui sont les meilleures au monde. Les travailleurs et les membres des équipes des différents fabricants automobiles et fournisseurs de pièces sont les meilleurs au monde, c'est pourquoi de nouveaux investissements sont attirés ici.

Nous avons appris toute une nouvelle aujourd'hui. Non seulement l'opposition conservatrice s'oppose aux incitatifs à l'achat de véhicules électriques, ce que nous savions déjà, mais elle rejette toute norme d'émissions d'échappement. Les conservateurs s'associent à une position d'extrême droite qui correspond à la politique actuelle de l'administration américaine, plutôt que d'adhérer au consensus bipartite qui nous a bien servi pendant des dizaines d'années, qui a mené à des exigences plus rigoureuses et qui a abouti à la mise au point des véhicules plus propres que les gens souhaitent. C'est vraiment incroyable, et j'attends avec impatience une explication.

• (1905)

Jacob Mantle: Monsieur le Président, le député proteste, mais il ne répond pas à ma question. J'en ai une autre à lui poser, qui porte sur la nouvelle stratégie industrielle pour les véhicules électriques, comme on l'appelle.

Je ne suis pas du genre à subventionner des entreprises, mais si on veut le faire, comme le proposent les libéraux avec une nouvelle subvention pour l'achat de véhicules électriques fabriqués aux États-Unis, cela ne devrait-il pas au moins être offert à tous les Canadiens sur un pied d'égalité? À l'heure actuelle, comme on le sait — des études le confirmeront et le gouvernement pourra le confirmer —, la plupart des gens de la classe ouvrière achètent des véhicules usagés et n'ont pas les moyens d'acheter ou choisissent de ne pas acheter ou louer des véhicules électriques neufs, qui sont assez coûteux.

Autrement dit, ce que les libéraux proposent est régressif. Quelles mesures vont-ils prendre pour s'assurer que la subvention qu'ils vont offrir sera accessible à tous les Canadiens?

Karim Bardeesy: Monsieur le Président, comme le député le sait, ce nouvel incitatif pour les véhicules électriques est légèrement différent de l'ancien. Il est limité aux véhicules dont le prix de détail est inférieur ou égal à 50 000 \$. J'entends parfois l'opposition dire que nous limitons le choix des consommateurs. En réalité, notre politique consiste à attirer tous les types d'investissements tout en nous tournant vers l'électrification des véhicules que nous mettons en œuvre.

La stratégie pour l'automobile concerne la production automobile en général, et nous pensons que le marché est bien desservi. Nous sommes très bien servis par les concessionnaires automobiles au pays, qui offrent une grande variété de choix aux consommateurs, et cette stratégie pour l'automobile est tout à fait conforme à cela.

LES AFFAIRES AUTOCHTONES

Chak Au (Richmond Centre—Marpole, CPC): Monsieur le Président, la décision Cowichan n'est pas un petit différend à portée locale. Elle est une source de préoccupation pancanadienne. Cela soulève des questions fondamentales sur le droit de propriété dans notre pays. La Cour a conclu qu'il pouvait exister des titres ancestraux sur des terres actuellement détenues en fief simple par des propriétaires privés. Ce jugement a des répercussions importantes sur le régime de titres fonciers du Canada, un système clair fondé sur la certitude.

Pendant des générations, quand la Couronne accordait des intérêts en fief simple, les propriétaires comprenaient que cette action leur procurait une certitude. Pour soutenir cette certitude, on s'est historiquement appuyé sur l'extinction des droits, un argument selon lequel les titres concédés par la Couronne réglaient les questions de titres ancestraux sur ces terres en vertu de la loi. Cet argument est depuis longtemps intégré dans l'architecture juridique qui sous-tend la propriété foncière au Canada.

Cependant, dans l'affaire Cowichan, le gouvernement libéral fédéral avait pris la décision délibérée de ne pas faire valoir cet argument au procès. Il ne s'agissait pas d'un manquement à la procédure, mais d'une directive adressée à l'avocat du gouvernement. L'argument relatif à l'extinction des droits, qui est au cœur de la certitude entourant les propriétés détenues en fief simple, n'a pas été défendu.

Depuis cette décision, l'incertitude se propage à d'autres régions. Des questions relatives aux titres fonciers surgissent ailleurs en Colombie-Britannique, notamment récemment en ce qui concerne les revendications territoriales dans la région de Kingcome Inlet. Lorsque les principes juridiques fondamentaux semblent incertains, les répercussions s'étendent bien au-delà de l'affaire initiale. Pourtant, le gouvernement fédéral n'a fourni aucune explication pu-

Motion d'ajournement

blique claire de sa directive, aucune justification juridique détaillée, ni aucune déclaration de principe explicite. Le fait d'interjeter appel n'explique pas quelle doctrine le gouvernement entend maintenant défendre. Si cela reflète un changement de politique, les Canadiens méritent qu'on les en informe en toute transparence. Si le gouvernement adopte un nouveau cadre, il doit le communiquer sans ambiguïté.

Les décisions du gouvernement ont des conséquences. À Richmond-Centre—Marpole, les familles s'inquiètent pour la sécurité de leur logement, qui représente souvent les économies de toute une vie. Les prêteurs se posent des questions. Les promoteurs immobiliers suspendent leurs projets. Les petites et grandes entreprises réévaluent leurs plans à long terme. Le 23 octobre 2025, la ville de Richmond a écrit au procureur général pour l'exhorter à rétablir, dans le cadre de l'appel, l'argument de l'extinction du droit ainsi que pour lui demander des éclaircissements. Elle n'a reçu aucune réponse. Le conseil municipal a ensuite adopté une motion visant à demander au gouvernement fédéral d'intervenir. Cela n'a donné lieu à aucun véritable dialogue.

Plus de 500 résidents ont assisté à une assemblée publique pour obtenir des réponses, tandis que les représentants provinciaux sont intervenus pour les rassurer. Le droit de la propriété ne peut fonctionner dans un contexte d'ambiguïté gouvernementale. Dans tout le pays, les prêts hypothécaires, l'aménagement, la fiscalité et les investissements à long terme dépendent de la certitude, et c'est au gouvernement fédéral qu'incombe la responsabilité ultime de garantir la propriété foncière au Canada.

Le gouvernement libéral expliquera-t-il pourquoi il a ordonné à ses avocats de ne pas faire valoir l'argument de l'extinction du droit, quels principes juridiques il entend désormais défendre et quelles mesures immédiates il prendra pour rétablir la certitude et la confiance des résidents de Richmond et de l'ensemble des Canadiens?

● (1910)

Jaime Battiste (secrétaire parlementaire de la ministre des Relations Couronne-Autochtones, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à remercier le député de soulever cette question importante et de me donner l'occasion de m'exprimer sur le sujet. Il s'agit d'une affaire importante, et il est utile d'en discuter aujourd'hui à la Chambre.

Cependant, au cours de la conversation, il importe également de souligner que l'affaire est devant les tribunaux, et il incombe donc à tous les députés de faire preuve de discernement et de responsabilité lorsqu'ils en discutent afin de ne pas nuire au processus judiciaire.

Le gouvernement comprend que la décision du juge de première instance dans l'affaire Cowichan a créé une incertitude pour les propriétaires fonciers possiblement touchés dans la région où l'existence d'un titre de propriété a été reconnue.

Depuis septembre, notre position est claire: le Canada ne souscrit pas à la décision de la Cour suprême de la Colombie-Britannique et a interjeté appel le 8 septembre. La Colombie-Britannique, la ville de Richmond, la bande de Musqueam et la Première Nation Tsawwassen ont également interjeté appel. Nous examinons les arguments juridiques possibles et toutes les options sont envisagées.

Motion d'ajournement

Les répercussions potentiellement importantes de la décision, notamment sur les droits de propriété privés ou en fief simple, exigent une plus grande certitude juridique, et le gouvernement s'engage à obtenir cette clarté au moyen d'un processus juridique approprié.

Soyons clairs: nous sommes absolument déterminés à maintenir la clarté et la stabilité juridiques en ce qui concerne la propriété privée. C'est pourquoi nous avons défendu la validité du titre en fief simple octroyé par la Couronne en première instance, et nous continuerons de le faire dans le cadre du processus d'appel.

Nous comprenons tout à fait que certains propriétaires privés de Richmond qui pourraient être touchés soient mécontents de ne pas avoir été informés officiellement des procédures avant que la décision ne soit rendue.

En 2017, le Canada a présenté une demande afin d'obtenir une ordonnance obligeant les plaignants à aviser les propriétaires fonciers privés dans cette affaire. À l'époque, la cour a rejeté notre demande.

Il y a quelques semaines à peine, le Canada a donné son consentement à la cour concernant la demande de Montrose Industries et d'Ecowaste Industries, qui souhaitent être ajoutées au litige et qui désirent une réouverture limitée du procès. Elles pourraient ainsi donner leur point de vue sur la façon dont la déclaration de titre ancestral influe sur leurs intérêts juridiques et financiers, des éléments de preuve qui n'ont pas été présentés au tribunal pendant le procès. Nous attendons maintenant la décision de la cour concernant cette demande.

Cependant, au bout du compte, je veux que la Chambre sache que nous respectons pleinement la reconnaissance constitutionnelle des droits autochtones et des titres ancestraux et que nous demeurons fermement engagés à faire progresser la réconciliation. Nous continuerons à collaborer avec toutes les parties afin de respecter, tout au long de ce processus, les principes de la réconciliation, de la transparence et de la responsabilité juridique.

Chak Au: Premièrement, monsieur le Président, je crois que les résidents de Richmond n'acceptent pas l'argument selon lequel nous ne pouvons pas faire de commentaires parce que l'affaire est devant les tribunaux. Le gouvernement de la Colombie-Britannique et le

conseil municipal de Richmond l'ont commenté, alors il n'est pas normal que le gouvernement fédéral demeure silencieux sur cette affaire.

Deuxièmement, le fait de dire que le gouvernement a interjeté appel ne suffit pas. Il a interjeté appel à la toute dernière minute et sans avoir un plan précis quant aux motifs qu'il invoquera durant l'appel.

Je le demande une fois de plus, le gouvernement libéral va-t-il faire marche arrière et demander au procureur d'invoquer l'extinction des droits comme motif d'appel dans cette affaire?

● (1915)

Jaime Battiste: Monsieur le Président, nous sommes fermement résolus à préserver la clarté juridique et la stabilité de la propriété privée en fief simple. La décision pourrait avoir des répercussions importantes, y compris sur les droits de propriété privée en fief simple, qui doivent faire l'objet d'une plus grande certitude juridique et d'une plus grande clarté, et nous demandons aux tribunaux de s'en charger.

Dans notre pays, la Cour suprême du Canada rend des jugements. Comme politiciens et comme gouvernement, nous respectons cela. Néanmoins, le gouvernement s'est engagé à clarifier la situation en suivant le processus juridique approprié, plutôt que d'opter pour un processus politique.

Pour mieux soutenir les propriétaires privés potentiellement touchés, la Colombie-Britannique a également pris l'initiative de lancer un programme provincial de garantie de prêts, car la propriété foncière et les titres relèvent de la compétence provinciale.

Nous sommes tout à fait déterminés à maintenir la clarté juridique et la stabilité de la propriété privée en fief simple, et nous continuerons à travailler avec toutes les parties prenantes pour trouver une solution.

Le vice-président adjoint (John Nater): La motion portant que la Chambre s'ajourne maintenant est réputée adoptée. La Chambre s'ajourne donc à demain, à 10 heures, conformément à l'article 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 19 h 17.)

TABLE DES MATIÈRES

Le jeudi 12 février 2026

AFFAIRES COURANTES		Gladu	5714
Budget supplémentaire des dépenses (C) 2025-2026		Barsalou-Duval	5714
Ali	5705	Maloney	5714
Les travaux de la Chambre		Diotte	5715
Lamoureux	5705	Johns	5715
Motion	5705	Konanz	5715
Adoption de la motion	5705	Ntumba	5715
Les voies et moyens		Barsalou-Duval	5715
Motion n° 8		Gladu	5717
L'ordre du jour: Ordres émanant du gouvernement:	5705	Watchorn	5717
Adoption de la motion	5705	Brunelle-Duceppe	5717
Loi sur le Traité concernant la reconnaissance et la mise en œuvre de l'autonomie gouvernementale des Métis de la Rivière Rouge		Khanna	5718
Projet de loi C-21. L'ordre du jour: Ordres émanant du gouvernement:	5705	Bardeesy	5719
Présentation et première lecture du projet de loi	5705	Thériault	5719
Les comités de la Chambre		Viersen	5720
Accès à l'information, protection des renseignements personnels et éthique		Seeback	5720
Kayabaga	5705	Bardeesy	5721
Motion	5705	Brunelle-Duceppe	5721
Adoption de la motion	5705	Viersen	5722
Pétitions		Lewis (Essex)	5722
L'environnement		O'Rourke	5723
May	5706	Thériault	5723
La liberté de religion		Bailey	5724
Gladu	5706	Lamoureux	5724
Les pêcheurs de Montmorency—Charlevoix		Lawton	5726
Hardy	5706	Thériault	5726
Le ministère de l'Environnement		Osborne	5726
Johns	5706	Gladu	5726
Questions au Feuilleton		Gerretsen	5727
Lamoureux	5706	Viersen	5727
ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT		Gill (Windsor-Ouest)	5727
Travaux des subsides		Gerretsen	5728
Motion de l'opposition — La stratégie automobile		Brunelle-Duceppe	5729
Dancho	5706	Jansen	5729
Motion	5706	Poilievre	5729
Bardeesy	5708	Bardeesy	5731
Brunelle-Duceppe	5708	Barsalou-Duval	5731
Johns	5709	Gill (Windsor-Ouest)	5731
Gladu	5709	Gerretsen	5731
Brassard	5709	May	5733
Lamoureux	5710	Seeback	5733
Thériault	5711	Barsalou-Duval	5733
Dancho	5711	Acan	5734
Bardeesy	5711	Lawrence	5735
		Thériault	5735
		O'Rourke	5735
		Gill (Windsor-Ouest)	5735
		Bonin	5735
		Gill (Windsor-Ouest)	5737
		Lamoureux	5737
		Brunelle-Duceppe	5737
		Cody	5737

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

La tuerie à Tumbler Ridge	
Sawatzky	5739
La violence entre partenaires intimes	
Caputo	5739
La fête de l'État de la République de Serbie	
Kuruc	5739
Les événements tragiques à Kitigan Zibi	
Auguste	5740
La tuerie à Tumbler Ridge	
Fry	5740
James Feltham	
Anstey	5740
La tuerie à Tumbler Ridge	
Chang	5740
Le Nouvel An lunaire	
Ho	5740
Jocelyn Démétre	
Gaudreau	5741
La tuerie de Tumbler Ridge	
Saini	5741
Le logement	
Guglielmin	5741
La tuerie de Tumbler Ridge	
Royer	5741
L'industrie automobile	
Davies (Niagara-Sud)	5741
Les événements tragiques à Kitigan Zibi	
Chatel	5742
La tuerie de Tumbler Ridge	
Doherty	5742
La tuerie à Tumbler Ridge	
McKinnon	5742

QUESTIONS ORALES

La sécurité publique	
Scheer	5742
MacKinnon	5742
Le logement	
Scheer	5743
McKelvie	5743
L'industrie automobile	
Scheer	5743
Joly	5743
Paul-Hus	5743
Joly	5743
Le logement	
Paul-Hus	5744
Desrochers	5744
Paul-Hus	5744

Desrochers	5744
Les pensions	
Normandin	5744
McLean (Esquimalt—Saanich—Sooke)	5744
Normandin	5744
Hajdu	5744
Lemire	5745
Hajdu	5745
Le logement	
Lawton	5745
McKelvie	5745
Lawton	5745
Fragiskatos	5745
Baber	5745
McKelvie	5746
Baber	5746
Church	5746
Van Popta	5746
Long	5746
Van Popta	5746
Naqvi	5746
Ho	5746
McKelvie	5747
L'identité et la culture canadiennes	
Champoux	5747
Miller	5747
Champoux	5747
Miller	5747
Les pensions	
Vien	5747
McLean (Esquimalt—Saanich—Sooke)	5747
Vien	5747
MacKinnon	5747
Le logement	
Hardy	5748
Desrochers	5748
Hardy	5748
Desrochers	5748
Gourde	5748
Desrochers	5748
La sécurité publique	
Sawatzky	5748
Sahota	5748
L'industrie automobile	
Dancho	5749
Joly	5749
Dancho	5749
Joly	5749
Seeback	5749
Joly	5749
Seeback	5749
Fragiskatos	5749
Baldinelli	5750
Church	5750
Baldinelli	5750
Joly	5750
Cody	5750

Joly	5750
Lewis (Essex)	5750
Fragiskatos	5750
Kuruc	5751
Joly	5751
La sécurité publique	
Fergus	5751
Provost	5751
Gill (Abbotsford—Langley-Sud)	5751
Sarai	5751
Redekopp	5751
Sahota	5751
Rempel Garner	5752
Sahota	5752
Le logement	
Dzerowicz	5752
Hajdu	5752
Le commerce international	
Barlow	5752
MacDonald (Malpeque)	5752
La santé mentale et les dépendances	
Johns	5752
Michel	5752
Les institutions démocratiques	
May	5753
MacKinnon	5753
Recours au Règlement	
Les questions orales	
Lemire	5753

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

Travaux des subsides

Motion de l'opposition — Les crimes graves et les demandes d'asile

Motion	5753
Rejet de la motion	5754

AFFAIRES ÉMANANT DES DÉPUTÉS

Loi sur la stratégie nationale sur le logement pour les jeunes Canadiens

Projet de loi C-227. Deuxième lecture	5755
Adoption de la motion	5756
Deuxième lecture du projet de loi; renvoi à un comité	5756

Loi sur le Mois du patrimoine ukrainien

Projet de loi S-210. Deuxième lecture	5756
Adoption de la motion	5757
Deuxième lecture du projet de loi; renvoi à un comité	5757

Les travaux de la Chambre

Moore	5757
Kayabaga	5758

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

Travaux des subsides

Motion de l'opposition — La stratégie automobile

Motion	5758
Kayabaga	5758
Viersen	5759
Deschênes	5760
Osborne	5760

Les travaux de la Chambre

Dabrusin	5760
----------------	------

Travaux des subsides

Motion de l'opposition — La stratégie automobile

Motion	5760
Viersen	5760
Kayabaga	5760
Sari	5760
Lawrence	5761
Gaudreau	5761
Rocheffort	5762
Jansen	5762
Guglielmin	5762
Dabrusin	5764
Bonin	5764
Ho	5764
Deltell	5764
Amendement	5766
Lavoie	5766
Deschênes	5766
Jansen	5766
Miedema	5766
Epp	5768
Lemire	5768
Iacono	5768
O'Rourke	5769
Ho	5770
Gaudreau	5770
Iacono	5771
Epp	5771
Ross	5771
Iacono	5772
Deschênes	5772
Holman	5772
Lamoureux	5773
Chambers	5773
Iacono	5774
Deschênes	5774
Baldinelli	5775
Report du vote sur l'amendement	5775

Message du Sénat

Le vice-président adjoint (John Nater)	5775
--	------

AFFAIRES ÉMANANT DES DÉPUTÉS

Loi sur le cadre national sur la publicité sur les paris sportifs

Chagger	5775
Projet de loi S-211. Deuxième lecture	5775

Viersen.....	5778	Hepfner.....	5782
Lemire.....	5778	Lawrence.....	5784
Hepfner.....	5778		
Ross.....	5778		
Sanction royale		MOTION D'AJOURNEMENT	
Le vice-président adjoint (John Nater).....	5779	La tarification du carbone	
Les déplacements des comités		Konanz.....	5784
Lamoureux.....	5779	Grant.....	5785
Motion.....	5779	L'industrie automobile	
Adoption de la motion.....	5779	Mantle.....	5786
Loi sur le cadre national sur la publicité sur les paris sportifs		Bardeesy.....	5786
Projet de loi S-211. Deuxième lecture.....	5779	Les affaires autochtones	
Viersen.....	5779	Au.....	5787
Lemire.....	5781	Battiste.....	5787

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>