



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° 098
Le mardi 24 mars 2026

Présidence de l'honorable Francis Scarpaleggia

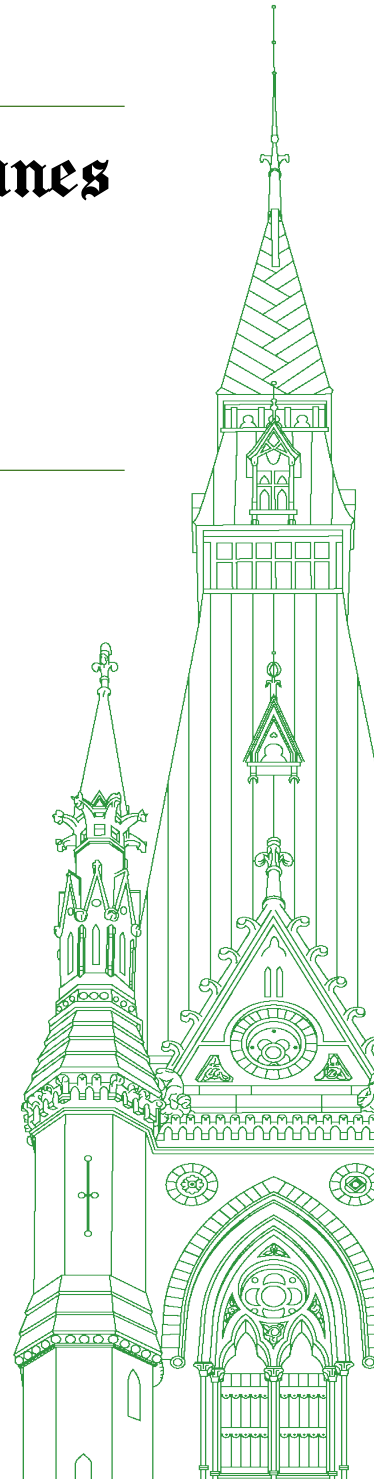


TABLE DES MATIÈRES

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Le mardi 24 mars 2026

La séance est ouverte à 10 heures.

Prière

AFFAIRES COURANTES

• (1000)

[Traduction]

LA COMMISSION CANADIENNE DES DROITS DE LA PERSONNE

Le Président: Il est de mon devoir de déposer à la Chambre, conformément au paragraphe 61(4) de la Loi canadienne sur les droits de la personne, le rapport de la Commission canadienne des droits de la personne pour l'année 2025.

Conformément à l'article 108(3)e) du Règlement, ce rapport est renvoyé d'office au Comité permanent de la justice et des droits de la personne.

* * *

[Français]

LE COMMISSAIRE AUX CONFLITS D'INTÉRÊTS ET À L'ÉTHIQUE

Le Président: Conformément au paragraphe 15(3) du Code régissant les conflits d'intérêts des députés, il est de mon devoir de déposer à la Chambre la liste de tous les déplacements parrainés des députés pour l'année 2025 reçue du commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique.

* * *

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

INDUSTRIE ET TECHNOLOGIE

Ben Carr (Winnipeg-Centre-Sud, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le deuxième rapport du Comité permanent de l'industrie et de la technologie, intitulé « La stratégie industrielle de défense du Canada: de l'innovation à la capacité opérationnelle ».

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

[Traduction]

Michael Guglielmin (Vaughan—Woodbridge, PCC): Monsieur le Président, les conservateurs aimeraient présenter un rapport complémentaire.

Il faut considérer la capacité industrielle de défense du Canada comme un élément de la vaste stratégie nationale visant à renforcer la souveraineté et la résilience. Alors que le Canada entre dans une ère géopolitique marquée par une profonde incertitude, la force économique, l'énergie, la sécurité, les capacités technologiques et l'état de préparation militaire sont de plus en plus indissociables.

En clair, nous considérons que le renouvellement de l'industrie de la défense est indissociable de nos objectifs nationaux connexes. Le premier d'entre eux consiste à rétablir notre autonomie stratégique dans le domaine de l'énergie et des ressources essentielles. Le deuxième vise à rebâtir la capacité militaire grâce à un processus d'approvisionnement plus rapide et plus souple. Le troisième est d'affirmer notre souveraineté dans l'Arctique au moyen d'infrastructures à double usage. Le quatrième consiste à assurer notre souveraineté numérique afin que la propriété intellectuelle et les systèmes de données liés à la défense demeurent sous contrôle canadien.

Une stratégie industrielle de défense nécessite plus qu'une réforme administrative progressive. Elle nécessite un effort national plus large pour renforcer ce qui est sous le contrôle du Canada: les ressources stratégiques, les infrastructures dans l'Arctique, la rapidité de l'approvisionnement, la capacité industrielle nationale, le déploiement d'innovations, la souveraineté numérique et l'état de préparation opérationnelle.

PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

Chris Bittle (St. Catharines, Lib.): Monsieur le Président, conformément aux articles 104 et 114 du Règlement, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le 19^e rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, qui porte sur la composition des comités de la Chambre. Si la Chambre donne son consentement, je proposerai l'adoption de ce rapport plus tard aujourd'hui.

Puisque j'ai la parole, j'ai également l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le 20^e rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, intitulé « Devenir candidat à une élection : Une révision des critères ». Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande que le gouvernement dépose une réponse globale à ce rapport.

• (1005)

[Français]

Christine Normandin (Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, je demande le consentement unanime pour pouvoir discuter rapidement d'une opinion complémentaire sur le rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre.

Le Président: Est-on d'accord?

Des voix: D'accord.

Affaires courantes

Christine Normandin: Monsieur le Président, tout d'abord, je tiens à remercier le Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, qui a fait un travail très collaboratif sur le sujet dans le but d'assurer que les élections se déroulent sans heurt, comme on l'a malheureusement vu à certaines occasions. L'ensemble des recommandations du rapport fait également l'objet de l'aval par le Bloc québécois, à l'exception d'une: celle qui vise à limiter le nombre d'actes de candidature qu'un électeur pourrait signer à un seul par électeur.

Nous soutenons respectueusement que cette nouvelle règle, si elle devait être mise en vigueur, ne permettrait pas de limiter le nombre de candidats pouvant se présenter à une élection. L'ancien directeur général des élections M. Kingsley et l'actuel directeur des élections, M. Perrault, ont mentionné que, d'une part, on n'aurait pas nécessairement le temps de faire un croisement entre les signatures pour déterminer s'il y en a qui se retrouvent à la fois sur des actes de candidature qui pourraient avoir fait l'objet d'une organisation, mais aussi sur les actes de candidature de candidats qui n'auraient pas fait partie d'une organisation visant à avoir un grand nombre de candidats participant à une élection. De toute façon, les deux ont suggéré qu'on ne devrait pas empêcher une candidature d'être déposée bien qu'il y ait de nombreuses signatures. Donc, cette possibilité de limiter le nombre de signatures n'empêcherait pas en amont le dépôt de plusieurs actes de candidatures en règle et, ainsi, un nombre élevé de candidatures sur des bulletins.

Quelques conséquences négatives ont toutefois été nommées, à savoir que le secret du vote pourrait être remis en question par un électeur qui se ferait dire qu'il n'a le droit de soutenir qu'une seule candidature. Un électeur pourrait avoir l'impression, indirectement et de façon tacite, qu'il donne son appui à un candidat en vue de lui donner son vote plutôt qu'en vue de, simplement, lui permettre de se présenter. Ça ne permettrait pas non plus à un électeur qui est encore indécis de soutenir deux candidatures pour voir les candidats s'affronter au cours d'un débat, par exemple, afin de lui permettre de se faire une tête quant au meilleur choix parmi les candidatures présentes sur le bulletin de vote.

Donc, nous soutenons respectueusement que le fait de limiter le nombre de signatures possibles pour un électeur sur des actes de candidature n'est pas une mesure qui va régler le problème des bulletins de vote comportant de nombreux noms. Au contraire, il y aurait des effets pervers à une telle mesure.

[Traduction]

Michael Cooper (St. Albert—Sturgeon River, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole pour présenter le rapport complémentaire des députés conservateurs qui siègent au comité.

Le Comité du bulletin de vote le plus long constitue un effort concerté en vue de nuire aux élections fédérales canadiennes, de miner la confiance à l'égard du processus démocratique et de semer la confusion chez les électeurs. Les conservateurs appuient les recommandations formulées dans le rapport pour éliminer les échappatoires que le Comité du bulletin de vote le plus long a exploitées dans la Loi électorale du Canada.

J'ajouterais que cette étude a été réalisée grâce à l'initiative des conservateurs, qui ont été les premiers à demander au gouvernement libéral d'intervenir pour remédier aux agissements perturbateurs du Comité du bulletin de vote le plus long. Nous exhortons maintenant le gouvernement libéral à présenter rapidement un projet de loi ciblé afin d'empêcher des groupes tels que le Comité du

bulletin de vote le plus long de perturber toute future élection fédérale canadienne.

Chris Bittle (St. Catharines, Lib.): Monsieur le Président, comme il est plus tard aujourd'hui, si la Chambre donne son consentement, je propose que le 19^e rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, qui a été présenté à la Chambre plus tôt aujourd'hui, soit adopté.

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.)

* * *

PÉTITIONS

L'AIDE MÉDICALE À MOURIR

Pauline Rochefort (Nipissing—Timiskaming, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole afin de présenter une pétition signée par des résidents de Nipissing—Timiskaming qui souhaitent attirer l'attention de la Chambre sur le projet de loi C-218. Les pétitionnaires craignent que les amendements proposés puissent avoir une incidence sur les critères d'admissibilité et les mesures de protection existantes pour les personnes vulnérables, en particulier celles qui souffrent de maladies mentales.

Par conséquent, les pétitionnaires demandent au gouvernement du Canada de maintenir de solides mesures de protection, de veiller à ce que l'examen parlementaire se poursuive et d'aborder toute modification législative à l'aide médicale à mourir avec prudence, transparence et respect des principes de la Charte, puisqu'il s'agit de questions liées à la prise de décisions en fin de vie.

● (1010)

LE PROGRAMME DE VISA POUR DÉMARRAGE D'ENTREPRISE

Dominique O'Rourke (Guelph, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole pour présenter une pétition au nom de citoyens et de résidents du Canada concernant le Programme de visa pour démarrage d'entreprise. Les pétitionnaires sont préoccupés par le fait que, ces dernières années, les demandeurs de visa pour démarrage d'entreprise ont été confrontés à des retards de traitement importants et imprévisibles, s'étendant souvent sur plusieurs années, et ce, malgré un examen rigoureux par des organismes désignés.

Par conséquent, les pétitionnaires demandent à la ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté d'augmenter le nombre annuel d'admissions à la résidence permanente dans le cadre du Programme de visa pour démarrage d'entreprise, d'allouer des ressources supplémentaires afin de réduire les arriérés, d'adopter un système de triage fondé sur les risques afin d'accélérer le traitement des demandes à faible risque, et de reprendre la délivrance d'un nombre limité de permis de travail aux fondateurs essentiels, afin de leur permettre de développer rapidement leur entreprise pendant que l'on traite leur demande.

LA FISCALITÉ

Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de prendre la parole pour présenter une pétition au nom de citoyens qui sont préoccupés par le taux de pauvreté au sein de la communauté des personnes handicapées au Canada, un taux qui, comme nous le savons, demeure honteusement élevé.

Affaires courantes

Les pétitionnaires font remarquer que, depuis la pandémie de COVID-19, la prestation d'une grande partie des services essentiels destinés aux personnes handicapées s'effectue en ligne. Or, comme le régime fiscal ne tient pas compte de cette nouvelle réalité, les Canadiens handicapés paient des taxes sur des services médicaux pourtant nécessaires alors que, avant la pandémie, les mêmes services offerts en personne étaient exempts de taxes.

Les pétitionnaires demandent au ministre des Finances de réviser les critères des exemptions fiscales pour tenir compte de la réalité des Canadiens qui vivent avec un handicap et d'établir une nouvelle norme en matière d'exemption fiscale qui permettrait aux organismes d'offrir en ligne des services et des programmes d'aide exempts de taxes. Il s'agit d'une question de justice essentielle.

LA LIBERTÉ DE RELIGION

Sukhman Gill (Abbotsford—Langley-Sud, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour appuyer une pétition conservatrice concernant les amendements contestables que les bloquistes et les libéraux proposent d'apporter au projet de loi C-9. S'ils étaient adoptés, ces amendements mettraient en péril la liberté de religion des Canadiens. Les habitants de ma circonscription, Abbotsford—Langley-Sud, ont fait part de leurs inquiétudes au sujet de cette initiative et de la manière dont elle pourrait restreindre leurs libertés.

Comme l'indique clairement la Charte canadienne des droits et libertés aux alinéas 2a) et 2b), la liberté d'expression et la liberté de religion doivent être préservées et sont essentielles à la société canadienne. Par conséquent, les pétitionnaires demandent au gouvernement de protéger la liberté de religion, de défendre le droit de lire et de faire connaître les textes sacrés, et d'empêcher l'ingérence de l'État dans les affaires relatives à la foi.

UN CENTRE D'ENTRAÎNEMENT À ABBOTSFORD

Sukhman Gill (Abbotsford—Langley-Sud, PCC): Monsieur le Président, j'ai une deuxième pétition à présenter. Je prends la parole au nom de pétitionnaires d'Abbotsford—Langley-Sud afin d'attirer l'attention sur une question importante qui nuit à la progression et à la sécurité des athlètes locaux. L'absence d'un centre d'entraînement adéquat pour le club local de hockey sur gazon, les Wolverines, freine le développement des athlètes, compromet leur sécurité et limite leurs possibilités de participer à des compétitions.

Par conséquent, les pétitionnaires demandent au gouvernement du Canada d'accorder une aide financière par l'entremise de subventions des programmes fédéraux pour les infrastructures sportives ou d'autres programmes pertinents, et d'établir des partenariats avec les autorités provinciales et municipales pour financer la construction d'un terrain de hockey sur gazon adapté à l'entraînement et au développement des athlètes ainsi qu'aux compétitions.

LE SYNDROME DE MARFAN

L'hon. Karina Gould (Burlington, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de prendre la parole aujourd'hui pour présenter une pétition signée par des habitants de Burlington et des citoyens du Canada.

À la suite de la disparition tragique de sa fille, Katie Pryla, une de mes concitoyennes a souligné que les affections des tissus conjonctifs, comme le syndrome de Marfan, ne sont souvent pas diagnostiquées, malgré des signes cliniques clairs comme la scoliose, l'hypermobilité, des membres d'une longueur disproportionnée et des complications précoces liées aux tissus conjonctifs, ce

qui peut entraîner des conséquences médicales imprévues, en particulier chez les femmes enceintes.

Par conséquent, les pétitionnaires demandent au gouvernement du Canada d'établir des directives nationales de dépistage du syndrome de Marfan et des affections connexes des tissus conjonctifs, en particulier pour les patients présentant une scoliose ou des indicateurs similaires liés aux tissus conjonctifs; de mettre en œuvre des programmes nationaux de formation et de sensibilisation destinés aux médecins, aux spécialistes et aux autres professionnels de la santé sur la détection et la prise en charge des affections des tissus conjonctifs; d'exiger des protocoles de dépistage génétique et d'examen cardiologique pour les patientes ayant recours à la fécondation in vitro et les patientes ayant une grossesse à risque qui présentent des indicateurs liés aux tissus conjonctifs; et d'appuyer des initiatives de sensibilisation de la population canadienne sur les signes et les risques du syndrome de Marfan et sur l'importance de la détection précoce.

En prenant de telles mesures, le gouvernement pourrait contribuer à éviter des pertes humaines tragiques et inutiles.

Je suis heureuse de pouvoir présenter cette pétition au nom de mes concitoyens.

● (1015)

LE DROIT DE SE DÉFENDRE

Cheryl Gallant (Algonquin—Renfrew—Pembroke, PCC): Monsieur le Président, je suis heureuse de prendre la parole pour présenter une pétition signée par des propriétaires respectueux des lois de Carleton, de Kanata, de Nepean, de Nipissing—Timiskaming et de ma belle circonscription, Algonquin—Renfrew—Pembroke.

Les pétitionnaires souhaitent attirer l'attention sur le fait que les propriétaires de maison et les propriétaires fonciers ne peuvent compter sur aucune protection juridique lorsqu'ils doivent se protéger, protéger leurs biens et protéger leur famille contre les criminels violents enhardis par 10 années de politiques libérales laxistes en matière de criminalité. Ils appuient la loi des conservateurs sur la protection de nos foyers, le projet de loi C-270, qui clarifierait les normes juridiques en matière de légitime défense et de défense des biens afin que les personnes victimes d'actes criminels ne soient pas punies parce qu'elles se sont défendues pour protéger leurs êtres chers.

L'AIDE MÉDICALE À MOURIR

Ted Falk (Provencher, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour présenter une pétition signée par des dizaines de Canadiens qui se préoccupent de la maladie mentale et qui la reconnaissent comme une maladie grave et réelle, mais qui demandent à la Chambre d'appuyer le projet de loi C-218, qui entraînerait l'annulation des dispositions visant à élargir l'admissibilité à l'aide médicale à mourir aux personnes pour qui la maladie mentale est la seule condition médicale invoquée. Les pétitionnaires estiment que les personnes souffrant d'un trouble mental devraient recevoir un traitement et non une peine de mort.

Travaux des subsides

LA PÊCHE AU SAUMON

Brad Vis (Mission—Matsqui—Abbotsford, PCC): Monsieur le Président, je présente une pétition au nom d'habitants de Mission—Matsqui—Abbotsford qui sont profondément préoccupés par les changements proposés à la politique de répartition du saumon qui réduiraient considérablement les possibilités de pêche récréative du saumon coho et du saumon quinnat en Colombie-Britannique.

Les pêcheurs récréatifs reconnaissent pleinement la conservation dans les pêches alimentaires, sociales, rituelles et commerciales des Premières Nations, qui sont protégées par la Constitution. Depuis des générations, le saumon au Canada est géré comme une ressource de propriété commune, détenue en fiducie par le gouvernement fédéral au bénéfice de tous les Canadiens. Modifier ce principe de propriété commune risquerait de transformer une ressource publique partagée en un privilège exclusif, ce qui réduirait l'accès à la pêche pour de nombreux Canadiens et minerait la confiance dans la gestion des pêches. Les pétitionnaires soulignent que cela aurait un effet dévastateur sur l'économie touristique canadienne et sur les milliards de dollars qui sont investis dans les efforts de conservation.

Par conséquent, les pétitionnaires demandent à la ministre des Pêches de ne pas toucher à la politique actuelle de répartition du saumon et de respecter les droits culturels et les traditions de tous les Britanno-Colombiens.

* * *

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 est disponible sur le site Web des questions écrites.]

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

[Français]

TRAVAUX DES SUBSIDES

MOTION DE L'OPPOSITION — UN PACTE DE L'AUTOMOBILE LIBRE DE DROITS DE DOUANE

Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC) propose:

Que, étant donné que,

- (i) la construction automobile au Canada a diminué de moitié depuis l'arrivée au pouvoir des libéraux en 2015, dont 7,8 % additionnels depuis que le premier ministre est entré en fonction,
- (ii) le Canada a perdu plus de 5 000 emplois dans le secteur automobile depuis que le premier ministre est entré en fonction,
- (iii) les exportations des véhicules de tourisme et des camions légers ont chuté de plus de 53 % depuis que le premier ministre est entré en fonction,
- (iv) des droits de douane infligés injustement par les États-Unis menacent d'éliminer le secteur automobile,
- (v) l'idée d'une rupture permanente avec le marché automobile des États-Unis est une dangereuse illusion, puisque ce pays achète 90 % des automobiles construites au Canada et que le reste du monde en achète 1 %,

(vi) le gouvernement libéral n'a toujours pas proposé un plan qui persuaderait les États-Unis d'annuler les droits de douane sur les biens canadiens,

la Chambre demande au gouvernement d'appuyer le plan des conservateurs qui est de doubler la production automobile avec un pacte de l'automobile libre de droits de douane pour, notamment:

- a) faciliter la construction et l'achat de biens canadiens par l'élimination de la TPS sur tous les véhicules construits au Canada, mettre fin aux exigences et rabais des libéraux relatifs aux véhicules électriques et harmoniser les réductions des émissions d'échappement avec celles de nos partenaires nord-américains;
- b) ramener la construction au Canada par le rendement, c'est-à-dire imposer une règle selon laquelle, pour chaque automobile construite au Canada, le même constructeur gagne le droit de vendre sans taxes au Canada une automobile d'un partenaire de l'ACEUM, à raison d'un dollar pour un dollar, comme le prévoyait le Pacte de l'automobile Canada—États-Unis de 1965;
- c) protéger les chaînes d'approvisionnement d'Amérique du Nord en maintenant le contenu nord-américain à moins 75 % et les règles d'origine de l'ACEUM;
- d) développer la sécurité et la technologie automobiles par l'établissement d'une norme de la cybersécurité et des données harmonisée pour toute l'Amérique du Nord et interdire les véhicules qui utilisent des logiciels liés à la Chine ou à la Russie;
- e) demeurer ferme face au commerce déloyal par l'harmonisation de nos politiques sur les droits de douane chinois avec celles de nos partenaires américains si ceux-ci acceptent le plan afin d'avoir plus de poids durant les nouvelles négociations de l'ACEUM,

en vue d'obtenir un accès sans douane au marché américain et de sauver le secteur automobile du Canada et de favoriser son expansion.

Le Président: Comme c'est aujourd'hui le dernier jour désigné de la période des subsides se terminant le 26 mars 2026, la Chambre procédera, comme d'habitude, à l'étude et à l'adoption des projets de loi portant affectation de crédits.

Les honorables députés acceptent-ils que les projets de loi soient maintenant distribués?

Des voix: D'accord.

• (1020)

[Traduction]

Kyle Seeback: Monsieur le Président, je vais partager mon temps de parole avec le député d'Oshawa.

Au cours de la dernière décennie de gouvernance libérale dans ce pays, nous avons assisté à la décimation de l'industrie automobile canadienne. Il n'y a pas d'autre mot pour décrire adéquatement le déclin que les libéraux ont laissé se produire dans notre secteur de l'automobile, autrefois si fier.

Rappelons-nous où nous en étions lors de la dernière année du gouvernement conservateur, lorsque les constructeurs canadiens d'automobiles en produisaient 2 millions par année. Si l'on revient maintenant à la dernière année pour laquelle il y a des statistiques, soit 2024, on constate que ce chiffre a diminué de près de 50 %. Nous fabriquons maintenant 1,2 million de véhicules par année. Tel est le bilan du gouvernement libéral quant à la gestion du secteur canadien de l'automobile.

Je ne saurais trop souligner à quel point le secteur de l'automobile est essentiel à l'économie canadienne. Tout d'abord, à lui seul, ce secteur apporte 17 milliards de dollars au PIB du Canada. Quand nous prenons en compte l'écosystème, qui comprend les pièces, l'outillage et les matrices, ce chiffre passe à 94 milliards. Voilà à quel point ce secteur est important. Il y a aussi la fabrication de pointe que le secteur nous procure. Sans ce secteur, le Canada perdrait la capacité de pointe clé qui importe, entre autres, pour la production de défense.

Le déclin contrôlé que les libéraux ont laissé se produire dans le secteur de l'automobile est tout à fait inacceptable. Ils ont annoncé, avec tambours et trompettes, leur nouvelle stratégie pour ce secteur, qui est en fait un déclin contrôlé, selon moi. Je dis « déclin contrôlé » parce que leur stratégie ne dit rien sur la façon dont nous allons passer de 1,2 million de véhicules par année, résultat de la décimation qu'ils ont laissée se produire dans le secteur, aux 2 millions de véhicules par année que nous produisons en 2015. Ils n'ont aucun plan à cet égard.

Ce que nous avons, ce sont quelques phrases toutes faites qui peuvent sembler astucieuses. Je pense que la ministre de l'Industrie a déclaré que nous allons construire les véhicules électriques que le monde veut pour l'avenir. Elle a déclaré quelque chose du genre. Prenons un moment pour décortiquer ces propos.

Tout d'abord, plus de 95 % des véhicules que nous produisons au Canada sont exportés aux États-Unis. Ensuite, où ces véhicules iraient-ils, ces VE mythiques construits au Canada dont parle la ministre de l'Industrie? Iraient-ils en Europe? Plus de véhicules ont été volés au Canada l'an dernier, y compris deux qui appartenaient au ministre de la Justice, que nous n'en avons exporté en Europe l'an dernier. Mettons les choses en perspective. C'est un rêve. Il n'y a aucun autre marché dans le monde pour les automobiles canadiennes qui pourrait même se rapprocher de celui des États-Unis.

Dans notre cas, avoir un accès sans droits de douane est la seule façon de développer un marché aux États-Unis. C'est la seule façon d'y arriver. Ces derniers temps, les libéraux disent tout un tas de choses, y compris que nous devons accepter de payer des droits de douane pour avoir accès au marché américain. Je sais que lorsqu'ils disent cela, ils parlent du secteur automobile, parce qu'apparemment, il y a quelque temps, ils ont presque conclu avec Donald Trump un accord qui aurait inclus des droits de douane permanents sur les automobiles canadiennes. Parlons de ce que cela signifie.

En ce moment, les droits de douane reviennent à environ 15 % du prix des automobiles canadiennes exportées. Les droits de douane s'appliquent en fait à la portion non américaine du véhicule. La formule est complexe, mais cela revient à environ 15 %. Lorsque les droits de douane sont de 15 %, nous versons annuellement 2,5 milliards de dollars à Donald Trump. L'industrie automobile canadienne ne peut pas absorber de telles pertes. Décortiquons tout cela. Si les droits de douane étaient de 5 %, cela représenterait 800 millions de dollars. Encore une fois, l'industrie automobile canadienne ne peut pas survivre à de telles pertes.

• (1025)

Quel est le plan pour garantir l'accès sans droits de douane? Il n'y en a pas. Les libéraux font des déclarations bizarres en disant, par exemple, qu'ils vont bâtir l'économie la plus forte du G7. Cependant, notre économie est la seule du G7 qui est en déclin. Les libéraux tiennent ces beaux discours, puis ils se drapent dans l'unifolié et demandent pourquoi nous dénigrions le Canada.

Je tiens à être très clair: je suis très fier de notre secteur de l'automobile. J'ai piqueté avec des travailleurs de l'automobile. Je suis allé à Brampton et j'ai parlé avec ceux qui ont perdu leur emploi par suite de l'incompétence du gouvernement libéral. Les travailleurs canadiens fabriquent les meilleurs véhicules du monde, avec la plus haute qualité et la plus forte rentabilité. Les fabricants devraient vouloir s'installer au Canada pour pouvoir exporter aux États-Unis. C'est pourquoi les usines sont ici. En fait, seulement 130 000 véhicules fabriqués ici sont achetés au Canada chaque année. Sur les

Travaux des subsides

1 200 000 véhicules qui sont fabriqués ici, seulement 130 000 sont achetés au Canada.

Soyons très clairs. La construction automobile au Canada dépend essentiellement du marché américain, et les libéraux n'ont aucun plan pour accéder à ce marché. Notre plan consiste à établir un lien entre la production et la capacité d'importer des véhicules libres de droits de douane. C'est une version modifiée de l'ancien Pacte de l'automobile.

Les libéraux disent que nous revenons en arrière. Je pense que les Canadiens aimeraient bien remonter le temps, car, grâce au Pacte de l'automobile, la production automobile au pays est passée de 700 000 à 3 millions de véhicules par année. Je pense que les gens seraient ravis qu'on revienne à ces chiffres. Si le secteur canadien de l'automobile pouvait produire 3 millions de véhicules par année, cela donnerait un coup de fouet à l'économie et créerait une vague d'emplois. Au lieu de cela, les libéraux nous emmènent dans la direction opposée.

Nous en étions à 1,2 million de véhicules. Ce qui est affligeant, c'est que depuis l'arrivée au pouvoir du nouveau gouvernement et du nouveau premier ministre, les exportations d'automobiles ont diminué de 55 % par rapport aux 1,2 million de véhicules que nous fabriquons. C'est une forte baisse. Pendant ce temps, les libéraux restent les bras croisés et font semblant d'agir, mais ils ne font rien.

Je voudrais aborder certaines des déclarations préoccupantes faites par les libéraux au sujet du secteur canadien de l'automobile. Nous venons de parler de leurs marchés imaginaires. Tout d'abord, il est profondément troublant que la ministre de l'Industrie pense qu'il existe un marché imaginaire qui puisse remplacer celui des États-Unis.

Un autre point nous préoccupe: les libéraux évoquent l'arrivée de nouveaux constructeurs au Canada. Ils évoquent la possibilité qu'un constructeur coréen s'implante au Canada. Soyons très clairs: aucun constructeur ne viendra au Canada s'il ne bénéficie pas d'un accès au marché américain en franchise de droits, car 90 % des véhicules qu'il produirait seraient vendus aux États-Unis, tout comme 90 % des véhicules actuellement produits au Canada sont destinés aux États-Unis.

Il est également inquiétant que des libéraux lancent l'idée que des constructeurs chinois de véhicules électriques s'implantent ici. Réfléchissons-y un instant. Ils ne s'intégreraient pas dans l'écosystème local de la fabrication de pièces, car il s'agit de véhicules assemblés comme des Lego et d'usines de finition. Les véhicules sont entièrement fabriqués et montés en Chine. Ils sont expédiés au Canada, puis les véhicules sont assemblés par un nombre très restreint d'employés.

Par exemple, BYD, un constructeur chinois, emploie 50 000 personnes dans ses usines en Chine. Dans ses 15 usines à travers le monde, il emploie 3 000 personnes, car il se contente d'assembler ces véhicules à la va-vite. Il n'y aurait aucune retombée pour l'économie canadienne. Les libéraux ont mis en place une stratégie pour les batteries de véhicules électriques dans laquelle ils ont investi des milliards de dollars. Pensons-nous que les véhicules électriques chinois utiliseront des batteries fabriquées dans nos installations? Absolument pas. Cela ferait de ces installations une coquille vide.

Travaux des subsides

Selon notre plan, pour importer une voiture au Canada en franchise de droits, il faudra construire une voiture au Canada. C'est la règle. Cela permettrait à la production canadienne de passer de 1,2 à 2 millions de véhicules en une décennie. Supprimer la TPS sur les véhicules fabriqués au Canada permettrait d'accélérer ce processus.

Il s'agit d'un plan approuvé par les hommes et les femmes qui travaillent dans les usines d'assemblage. Le président de la section d'Unifor à l'usine d'assemblage d'Oshawa a déclaré ceci à propos de notre plan: « Enfin, un plan plein de bon sens pour protéger le gagne-pain de milliers de travailleurs du secteur automobile en Ontario. Un plan qui rétablit les niveaux de production antérieurs et assure un avenir à long terme. »

Nous avons un plan. Nous pensons pouvoir convaincre le président américain de l'adopter. Les libéraux n'ont aucun plan. Pourquoi ne votent-ils pas pour le nôtre?

• (1030)

L'hon. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.): Monsieur le Président, pendant un an, les conservateurs n'ont rien dit. J'aimerais vérifier dans le hansard combien de fois le député a prononcé les mots « droits de douane » avant aujourd'hui. Les conservateurs n'ont rien dit. Puis, tout à coup, un an après l'apparition du problème, ils ont décidé que leur solution serait de présenter le même plan qu'en 1965. C'est littéralement ce qu'ils ont fait.

Le député peut-il m'expliquer pourquoi le Parti conservateur, et en particulier le chef de l'opposition, n'a pas consulté certains des syndicats qui ont fait des déclarations comme celle que voici?

John D'Agnolo, président de la section locale 200 d'Unifor et président du Conseil de l'automobile, a dit: « Il y a du travail à faire. Je lui suggère de remanier sa politique — ou son pacte, peu importe le terme qu'il veut utiliser — pour qu'elle reflète la réalité d'aujourd'hui. »

Comment les conservateurs ont-ils pu proposer quelque chose, après avoir eu un an pour y travailler, sans jamais prendre la peine de consulter les premiers intéressés?

Kyle Seeback: Monsieur le Président. Je n'en reviens pas. Pour se défendre d'avoir anéanti l'industrie canadienne de l'automobile, tout ce que les libéraux trouvent à faire, c'est faire un concours de citations.

J'en ai une citation de membres de la section locale d'Unifor à Oshawa. Ce sont eux qui fabriquent les véhicules, et ils disent que c'est un excellent plan.

Au lieu de parler du plan ou d'expliquer comment les libéraux entendent obtenir un accès sans droits de douane, le député préfère prétendre qu'il existe une citation mal rapportée. C'est ainsi que les libéraux justifient la fermeture d'usines comme Paccar à Brampton et à Ingersoll, la perte de milliers d'emplois et une baisse de 55 % des exportations depuis que leur chef est devenu premier ministre.

Le député se défend en évoquant une mauvaise citation. C'est pitoyable, tout comme la stratégie de son parti pour le secteur de l'automobile.

[Français]

Mario Beaulieu (La Pointe-de-l'Île, BQ): Monsieur le Président, la motion des conservateurs ne revient-elle pas tout simplement à privilégier l'industrie automobile ontarienne et à désavantager

le Québec, notamment en retirant les subventions à l'achat de véhicules électriques?

[Traduction]

Kyle Seeback: Pas du tout, monsieur le Président. Cette motion permettra de faire passer la production automobile de 1,2 million à 2 millions de véhicules par année. Les fournisseurs de pièces partout au pays, y compris au Québec et en Ontario, en tireront profit. À 2 millions de véhicules par an, nous parlons de dizaines de milliards de dollars qui s'ajouteront au PIB, et les Québécois en profiteront eux aussi.

Rhonda Kirkland (Oshawa, PCC): Monsieur le Président, je suis très fière du travail qu'a accompli l'opposition conservatrice pour l'élaboration de ce plan.

J'aimerais que mon collègue résume, s'il le veut bien, la différence entre le plan des libéraux et celui des conservateurs.

Kyle Seeback: Monsieur le Président, je ne sais pas quel est le plan des libéraux, et je pense qu'ils ne le savent pas eux-mêmes.

Je trouve incroyable que le député d'en face ait dit, dans sa question, que nous ne parlions jamais des droits de douane. C'est manifestement faux. Je parle depuis près d'un an des droits de douane et du fait que les libéraux n'ont pas réussi à les faire éliminer.

Il faut être très conscients des points que les libéraux n'abordent pas. Ils ne parlent jamais de leur plan en vue d'assurer au secteur de l'automobile un accès sans droits de douane. Ce qu'il faut comprendre, et que les travailleurs de l'automobile comprennent déjà, c'est que, en l'absence d'un accès sans droits de douane, l'industrie automobile canadienne risque de ne pas survivre. Par conséquent, les gens d'en face devraient expliquer aux Canadiens, en particulier aux travailleurs canadiens de l'automobile, quel est leur plan pour assurer que les automobiles canadiennes aient accès sans droits de douane au marché des États-Unis. Ils n'en parlent pas parce qu'ils n'ont pas de plan.

De notre côté, nous avons un plan qui permettra de rapatrier la production au Canada et, en fait, d'augmenter la production aux États-Unis. Le président américain serait donc très intéressé par un plan comme celui-ci. J'espère que les libéraux l'adopteront.

• (1035)

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, bien sûr que nous voulons une baisse des droits de douane. Qui ne le voudrait pas?

Un député conservateur d'Oshawa se rend aux États-Unis, rencontre le président et le vice-président, et parle sans doute des droits de douane ou d'autres sujets. Qui sait? Puis il revient et affirme que les Canadiens sont en train de faire une crissette.

Son chef s'est rendu aux États-Unis. A-t-il parlé au président et au vice-président des droits de douane et du plan des conservateurs?

Kyle Seeback: Monsieur le Président, ce qui est incroyable, c'est que, eux, ils ne nous disent jamais quel est leur plan, quel que soit le sujet.

Quel est le plan des libéraux pour obtenir la levée des droits de douane imposés par les États-Unis? Quel est leur plan concernant la révision de l'Accord Canada—États-Unis—Mexique? Comment avancent ces dossiers? Nous n'en savons rien, car le premier ministre ne nous en parle jamais.

Travaux des subsides

Les libéraux n'ont aucun plan pour obtenir la suppression des droits de douane, et c'est embarrassant.

Rhonda Kirkland (Oshawa, PCC): Monsieur le Président, comme toujours, c'est un honneur pour moi de prendre la parole au nom de mes concitoyens d'Oshawa pour aborder un sujet préoccupant qui touche un grand nombre d'entre nous.

Juste avant, je tiens à remercier les députés et les membres de la communauté chrétienne qui se sont joints à nous ce matin, à l'occasion du 60^e Petit déjeuner-prière national, auquel j'ai eu l'honneur de participer.

Dans ma collectivité, l'industrie automobile n'est pas un secteur économique comme les autres: elle fait partie de notre identité. Elle est le quotidien de ceux qui se rendent à la chaîne de montage à l'aube, des familles qui gagnent leur vie grâce à un travail honnête et qualifié depuis des générations, et des parents qui peuvent nourrir leur famille grâce à leur emploi à l'usine d'assemblage d'Oshawa. Aujourd'hui, ces travailleurs sont inquiets. Ils voient leurs emplois être délocalisés vers les États-Unis. Ils voient des quarts de travail éliminés dans les usines. Ils voient l'incertitude fragiliser une industrie qu'ils ont eu tant de mal à rebâtir. Ils posent une question toute simple: qui défend nos intérêts? C'est aussi simple que cela. Qui les défend?

Il est difficile de faire abstraction des faits. Depuis l'arrivée au pouvoir du gouvernement libéral en 2015, la production automobile a diminué de moitié, passant de plus de 2 millions de véhicules à seulement 1,2 million. Depuis l'année dernière seulement, sous l'actuel premier ministre libéral, elle a diminué de 7,8 %. Des milliers de travailleurs de l'automobile ont déjà perdu leur emploi, y compris à Oshawa.

Je rappelle à la Chambre que c'est ce premier ministre qui, pendant sa campagne électorale, a déclaré être l'homme qui a un plan, celui qui peut obtenir une entente et celui à qui Oshawa peut apparemment faire confiance pour accomplir le travail. Les exportations sont en baisse, les usines sont menacées et des collectivités entières en subissent les conséquences. Ce n'est pas seulement une question économique; c'est une question personnelle.

Quelle a été la réponse du gouvernement libéral? Eh bien, les libéraux semblent avoir accepté la situation. Ils ont accepté les droits de douane injustifiés imposés par Donald Trump, le déclin de l'industrie automobile canadienne — autrefois florissante — et l'idée que le Canada devrait viser moins haut. Plutôt que de revitaliser le secteur canadien de l'automobile, les libéraux semblent se contenter d'en gérer le déclin.

Cela ne suffit ni à Oshawa ni aux travailleurs canadiens de l'automobile. Depuis des mois, à la période des questions, je pose au premier ministre et à la ministre de l'Industrie une question toute simple: quand le gouvernement va-t-il enfin prendre la défense d'Oshawa et des travailleurs de l'automobile canadiens? Chaque fois, on nous sert des excuses. La ministre me dit de m'adresser à General Motors ou à Unifor. C'est exactement ce que j'ai fait. Ce que j'entends sur le terrain me donne une image très différente de celle que les libéraux nous présentent ici, à la Chambre.

La semaine dernière encore, à Oshawa, j'ai rencontré des représentants de General Motors du Canada et des États-Unis. Ils aiment beaucoup le plan que des conservateurs pour l'automobile, notamment parce qu'il aligne bien nos normes en matière de réglementation, d'émissions et de sécurité sur celles des États-Unis. Ils ont souligné que c'est exactement ce qu'il faut à l'industrie automobile

canadienne pour se développer, car actuellement nous demandons aux travailleurs canadiens de rivaliser avec leurs homologues américains dans un cadre réglementaire différent et souvent plus contraignant. Cela freine notre industrie au lieu de la renforcer.

Comme quelqu'un l'a mentionné, le président de la section locale d'Unifor à Oshawa a déclaré: « Enfin, un plan plein de bon sens pour protéger le gagne-pain de milliers de travailleurs du secteur automobile en Ontario. » Surtout, il a ajouté qu'il s'agit d'un plan « qui rétablit les niveaux de production antérieurs et assure un avenir à long terme ».

Ils ne restent pas les bras croisés en attendant de voir si le gouvernement libéral se mobilisera un jour pour défendre les emplois dans le secteur de l'automobile au Canada. Je sais que beaucoup de mes voisins d'Oshawa craignent les décisions et l'incertitude qui émanent des États-Unis sous la présidence actuelle, et je partage leurs inquiétudes. Cependant, nous ne pouvons pas simplement faire comme si nous pouvions nous détourner des États-Unis et remplacer ce marché par un autre. C'est tout simplement impossible sur le plan géographique. L'industrie automobile canadienne s'est construite sur des partenariats avec les États-Unis. Pendant des décennies, nous avons construit des voitures ensemble, mis en place des chaînes d'approvisionnement ensemble et prospéré ensemble. Les États-Unis achètent environ 90 % des véhicules que nous fabriquons au Canada, tandis que le reste du monde n'en achète presque aucun. Même aujourd'hui, le Canada n'exporte que 2 % de ses véhicules vers l'Europe; ainsi, lorsque le premier ministre laisse entendre que nous pouvons simplement nous détourner de l'Amérique du Nord, ce n'est pas un plan. C'est un vœu pieux, et les travailleurs de l'automobile d'Oshawa ne peuvent pas bâtir leur avenir sur des vœux pieux.

• (1040)

La question que la Chambre doit donc se poser est simple: acceptons-nous cet avenir et continuons-nous à vivre dans la peur et l'incertitude émanant de la Maison-Blanche, ou bien prenons-nous position en tant que Canadiens et nous battons-nous pour un avenir meilleur? Les conservateurs choisissent de se battre. Nous ne restons pas les bras croisés à espérer que les libéraux trouvent un moyen de conclure un accord. Nous présentons un plan, et notre chef a invité le premier ministre à en reprendre certains éléments, voire à le reprendre dans son intégralité, s'il le souhaite, afin de reconstruire l'industrie automobile canadienne et de ramener des emplois au Canada. C'est un plan fondé sur une idée simple: s'ils vendent ici, ils devraient construire ici.

Le plan des conservateurs pour le secteur de l'automobile faciliterait la construction et l'achat de véhicules canadiens en supprimant la TPS, ainsi que la composante TPS de la TVH, sur les véhicules fabriqués au Canada, ce qui permettrait de générer jusqu'à 30 000 ventes supplémentaires par an. Cela se traduirait par des prix plus bas pour les Canadiens et une demande accrue pour les véhicules construits par les travailleurs de l'automobile canadiens. Nous mettrions également en place une règle claire selon laquelle une entreprise, pour chaque véhicule qu'elle fabrique au Canada, doit vendre au Canada, en franchise de droits, un véhicule d'un partenaire nord-américain, à raison d'un pour un. C'est une question d'équilibre et d'équité. Il faut que le message soit limpide: pour avoir accès aux consommateurs canadiens, ces entreprises doivent investir au Canada et dans la main-d'œuvre canadienne du secteur de l'automobile.

Travaux des subsides

Cette approche n'est pas nouvelle, et nous avons essayé certaines critiques selon lesquelles nous revenons au passé, mais mon argument est le suivant: la définition de la folie, c'est de faire toujours la même chose et de s'attendre à un résultat différent. Peut-être devrions-nous nous tourner vers une stratégie qui a fait ses preuves par le passé et qui a permis de faire passer notre production de 700 000 véhicules à 3 millions. Peut-être que cela fonctionnerait à nouveau pour nous en ces temps difficiles. Nous savons ce qui fonctionne. Le problème, c'est que nous nous en sommes détournés, et nous en payons aujourd'hui le prix.

Notre plan protégerait également les chaînes d'approvisionnement. Contrairement à ce que d'autres pourraient laisser entendre, nous maintiendrions l'exigence de 75 % de contenu nord-américain. Nous soutiendrions les travailleurs du secteur des pièces qui fabriquent les moteurs, les transmissions et les composants qui font tourner cette industrie. L'industrie automobile canadienne ne se résume pas à des chaînes de montage. On revient toujours au fait qu'on parle de milliers d'emplois sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, et que chaque emploi représente une personne et une famille.

Le plan des conservateurs pour le secteur de l'automobile met également l'accent sur la protection de notre sécurité et de notre avenir. Nous établirions une norme nord-américaine en matière de cybersécurité et de données et veillerions à ce que les véhicules liés à des régimes hostiles ne circulent pas dans des environnements sensibles au Canada. En effet, notre industrie automobile ne se résume pas à une simple question économique. Il s'agit également de souveraineté, en alliant l'excellence canadienne à l'indépendance du Canada.

Enfin, nous nous opposerons fermement à la concurrence déloyale. Nous collaborerons avec nos partenaires nord-américains pour lutter contre les pratiques déloyales. Nous nous battons pour ce dont les travailleurs canadiens ont le plus besoin, c'est-à-dire un accès en franchise de droits au marché américain. Certains diront que ce plan est trop ambitieux, mais ce qui est vraiment irréaliste, c'est de croire que ne rien faire et ne pas négocier avec l'administration américaine, après avoir promis de parvenir à un accord commercial avec les États-Unis avant le 21 juillet 2025, améliorera la situation. À l'heure actuelle, les Canadiens achètent environ 1,9 million de véhicules par an, mais nous n'en construisons que 1,2 million. Notre plan vise à combler cet écart, à reconstruire ce que nous avons avant et à revenir à une production de 2 millions de véhicules par an.

Oshawa est fière de sa tradition d'excellence dans l'automobile, bâtie par des générations d'hommes et de femmes qualifiés convaincus que ce qui est fabriqué au Canada doit pouvoir rivaliser avec ce qu'il y a de meilleur dans le monde. C'est ce même critère qui doit guider le secteur automobile canadien aujourd'hui et demain tandis que nous nous battons pour protéger les emplois, accroître la production et restaurer la fierté. Comme le disait R.S. McLaughlin, le fondateur de General Motors du Canada: « Une seule qualité, la meilleure. »

• (1045)

L'hon. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.): Monsieur le Président, le noeud du problème est que les États-Unis adoptent une approche économique protectionniste. Ils ne s'intéressent plus au libre-échange comme avant. Il y a cette idée selon laquelle les conservateurs vont, on ne sait trop comment, changer tout ce que

Donald Trump prône depuis un an. Il impose des droits de douane à pratiquement tous les pays du monde.

Comment la députée peut-elle, en toute conscience, prendre la parole à la Chambre pour essayer de nous faire croire que, si nous adoptons tout à coup une idée que le chef de l'opposition est allé piger dans ce qui se faisait dans les années 1960, Donald Trump va soudainement annoncer que ce sera la seule exception où il ne voudra plus de droits de douane?

Rhonda Kirkland: Monsieur le Président, on peut faire ce que font les libéraux à l'heure actuelle, c'est-à-dire rester les bras croisés et nous contenter de gérer le déclin en cours. Au lieu de nous asseoir sur nos lauriers, c'est-à-dire de nous contenter d'offrir de l'aide, de nouvelles formations professionnelles et toutes sortes de mesures du genre pour gérer le déclin, nous pourrions présenter un plan. Nous pourrions essayer de négocier. Partout au pays, s'il y a une chose que les membres d'Unifor comprennent, c'est la négociation et la conclusion d'un accord. Je crois que les Canadiens sont à même de saisir cela. Je crois que nous pouvons y parvenir, et que les États-Unis y seraient également favorables.

[Français]

Gabriel Ste-Marie (Joliette—Manawan, BQ): Monsieur le Président, pourquoi vouloir mettre fin au chantier d'électrification des transports alors que toute la planète sauf les États-Unis prend ce virage?

Aussi, comme on vient de le dire, vouloir revenir au Pacte de l'automobile des années 1960, n'est-ce pas apporter de l'eau au moulin de Donald Trump en ce qui concerne sa démarche?

[Traduction]

Rhonda Kirkland: J'aimerais faire une mise au point, monsieur le Président. Les conservateurs ne veulent pas mettre un terme à l'électrification de l'industrie manufacturière et des véhicules. Nous souhaitons simplement laisser le marché décider de la manière dont cela se fera. D'un autre côté, je pense qu'il est possible d'avoir les deux. Je pense que l'on peut avoir le pétrole et le gaz ainsi que des véhicules électriques, et laisser faire les choses. Ce avec quoi je ne suis pas d'accord, c'est...

Une voix: Oh, oh!

Rhonda Kirkland: Monsieur le Président, pour répondre au chahut de l'autre côté, je dirai que ce à quoi je m'oppose, c'est l'idée d'accorder des incitatifs à l'achat de véhicules électriques qui profitent aux États-Unis et à des gens comme Elon Musk. Pourquoi les libéraux font-ils cela?

Greg McLean (Calgary-Centre, PCC): Monsieur le Président, compte tenu de l'expérience de ma collègue en négociations collectives et générales, elle sait que toute négociation exige une compréhension claire des intérêts de l'autre partie. La politique qu'elle met de l'avant comme porte-parole en matière de travail repose sur le principe que l'autre partie tirerait autant profit de l'entente que le Canada. C'est peut-être ce que souhaite l'administration américaine.

Ma collègue peut-elle se prononcer sur une approche de négociation où les deux parties y trouvent leur compte?

• (1050)

Rhonda Kirkland: Monsieur le Président, la clé d'une négociation réussie consiste à comprendre ce dont l'autre partie a besoin, ce qu'elle souhaite obtenir et ce qu'elle veut. À l'heure actuelle, on a plutôt l'impression que le Canada ne fait que céder à tout ce que demandent les États-Unis. Je propose que nous envisagions la voie de la négociation. C'est ce que veulent les États-Unis, et c'est ce que nous voulons. La question est de savoir comment structurer cette démarche afin qu'elle profite à la fois au Canada et à nos voisins du Sud.

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement du Canada est conscient de l'importance de l'industrie automobile pour l'ensemble du pays. Nous saluons les efforts et le travail des meilleurs travailleurs au monde. Nous négocions depuis le premier jour avec le président Trump au sujet des droits de douane. À bien des égards, le Canada montre la voie au reste du monde dans ses relations avec le gouvernement américain.

J'aimerais poser la question suivante à la députée: pourquoi le Parti conservateur ne s'est-il rendu compte que ces derniers jours de la nécessité d'accorder une attention particulière à ce secteur...

Le vice-président: Je dois interrompre le secrétaire parlementaire pour permettre à la députée d'Oshawa de répondre.

Rhonda Kirkland: C'est intéressant, monsieur le Président. Nous entendons des expressions comme « nous comprenons » ou « nous soutenons les travailleurs du secteur automobile ». Je suggère aux libéraux de faire la queue avec eux pour toucher l'assurance-emploi. Les conservateurs estiment que cette situation est inacceptable. Nous ne sommes pas au pouvoir pour le moment. Nous sommes dans l'opposition. Il revient au Parti libéral du Canada et au premier ministre libéral de négocier un accord dans l'intérêt des Canadiens. Ce dernier ne s'acquitte pas de la tâche qu'il nous avait promis de mener à bien.

Karim Bardeesy (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Industrie): Monsieur le Président, je suis heureux de pouvoir m'exprimer sur la motion. Je vais m'y opposer, parce qu'elle ferait reculer de 50 ans les progrès de l'industrie et la protection de l'environnement. Plutôt que de s'appuyer sur l'époque actuelle de production automobile au Canada, elle nous ramène trois époques en arrière. Elle rejette aussi une stratégie qui, nous le savons, produit efficacement des véhicules modernes, fabriqués selon des méthodes modernes par une main-d'œuvre moderne qui a la réputation d'être la meilleure au monde. Notre stratégie consiste à investir dans ces méthodes et dans la fabrication des voitures et des technologies de l'avenir.

Je le répète, cette motion nous ramène à l'époque du Pacte de l'automobile. Retraçons l'évolution de cette stratégie. M. Dimitry Anastakis, un de mes concitoyens et un éminent historien de l'automobile au Canada, a publié des articles sur les différentes époques de la production automobile au Canada. Tout a commencé par la politique de l'époque antérieure au Pacte de l'automobile. Ensuite, les décideurs politiques du Canada et des États-Unis se sont réunis pour établir le Pacte de l'automobile, qui a donné lieu à un véritable âge d'or de la production et à la construction d'installations. Les décideurs politiques des deux pays ont ensuite dû s'adapter à de nouvelles pressions et à de nouveaux débouchés.

La troisième époque de la production automobile au Canada a été marquée par l'arrivée des constructeurs japonais dans les an-

Travaux des subsides

nées 1980. Les gouvernements y ont contribué, alors qu'un grand nombre de personnes considéraient que l'arrivée de constructeurs outre-mer mettrait en péril les emplois et la production dans le secteur de l'automobile. Ces détracteurs avaient-ils raison? Non. En fait, à l'heure actuelle, Toyota et Honda fabriquent environ les trois quarts des véhicules assemblés au Canada. Malgré les critiques, cette décision s'est avérée judicieuse. Les décideurs politiques ont su y adapter leur stratégie.

Dans les années 2000, pendant la crise financière, alors que la concurrence pour attirer les investissements s'intensifiait et que de graves problèmes financiers se posaient, notamment pour les constructeurs automobiles nord-américains, qu'ont fait les décideurs politiques? Le parti d'opposition, qui était au pouvoir, a mis un peu de temps à réagir, mais il a fini par s'associer au gouvernement de l'Ontario et à celui des États-Unis pour financer les constructeurs automobiles, entre autres ceux présents ici. Pendant la majeure partie des années 2000 et 2010, l'Ontario et le Canada ont œuvré de pair pour attirer de nouveaux investissements, une tradition fructueuse qui se poursuit encore aujourd'hui.

Cependant, nous entrons aujourd'hui dans une nouvelle époque de la production automobile, à cause de cette rupture que le whip en chef du gouvernement a si bien mise en évidence. Il s'agit d'une rupture que l'opposition n'a guère évoquée jusqu'à récemment.

Tout d'abord, je souhaite dire que, selon moi, en avril 2025, les Canadiens ont eu le choix de décider à qui ils allaient confier la conduite de ce genre de négociation et de discussion avec l'administration américaine. De toute évidence, ils ont décidé que ce serait le parti de ce côté-ci de la Chambre qui mènerait ces négociations.

Je me souviens que lorsque l'autre côté de la Chambre avait des questions sur le commerce à nous poser, bon nombre de ces questions visaient surtout à nous inciter à rapidement nous plier à une échéance. En fait, les conservateurs ne cessent de rappeler une échéance à laquelle, selon eux, nous aurions dû nous conformer pour conclure n'importe quel accord. La motion dont nous sommes saisis préconise quelque chose qui n'aurait pas pu être réalisé si nous avons suivi les conseils de ce parti. Or, nous avons plutôt conçu une stratégie sur laquelle nous continuons de travailler. C'est une stratégie importante en cinq volets, et j'aimerais la présenter brièvement ici, car je pense qu'il est important que la Chambre en perçoive toute la portée.

Premièrement, la stratégie vise à attirer les investissements, avec 3 milliards de dollars alloués par le Fonds de réponse stratégique et jusqu'à 100 millions de dollars provenant de l'Initiative régionale de réponse tarifaire, pour attirer de nouveaux investissements. Je vais vous parler un peu de ce qui se passe dans différentes régions du Canada sur le plan de l'investissement. Cet investissement est, dans certains cas, stimulé par certains investissements du gouvernement, mais aussi par le choix des constructeurs automobiles américains et outre-mer d'investir ici.

Travaux des subsides

Prenons l'exemple de certaines localités, telles que Woodstock, Cambridge et Alliston, où Toyota et Honda ont leurs usines de fabrication. Je le rappelle, les trois quarts de la production automobile au Canada sont actuellement réalisés dans ces usines. Les usines de Cambridge et de Woodstock ont récemment reçu leur 23^e prix J.D. Power Plant Quality Award, dont 13 sont des prix or ou platine, ce qui témoigne de la qualité de ces installations. Un certain nombre de députés ont assisté au lancement du RAV4 2026 à Woodstock, une usine reconnue par la maison mère comme l'une des meilleures au monde, voire la meilleure au monde. C'est une usine qui attire de nouveaux investissements.

● (1055)

À Windsor, Stellantis a créé un troisième quart de travail. Un investissement récent du gouvernement a permis à l'usine NextStar de produire un million de nouvelles piles à combustible, et l'usine de moteurs où se trouve la section locale 200 d'Unifor fabrique des moteurs pour les véhicules mêmes que mon collègue, le député de Dufferin—Caledon, veut que nous fabriquions. Il y a eu quelques congédiements de membres de la section locale 200 d'Unifor à l'usine de Windsor, mais cette usine est essentielle.

Dans une usine d'Oakville, Ford a procédé à un réoutillage de plusieurs milliards de dollars. À St. Thomas, une nouvelle usine de batteries de PowerCo revitalise une région de l'Ontario qui comprend la circonscription de ma collègue, la leader adjointe du gouvernement à la Chambre. Il n'y avait pas eu d'investissement dans ce secteur depuis un certain temps, après le départ de l'usine Ford Crown Victoria de St. Thomas.

Comme nous le savons, des usines et des installations à Brampton, à Ingersoll et à Oshawa connaissent des difficultés. Je pense que mes collègues ont entendu le gouvernement, la ministre de l'Industrie et les députés dans ces régions qui œuvrent au nom des travailleurs de ces usines pour défendre cet investissement, en indiquant très clairement aux entreprises que si elles ne respectent pas leurs engagements, nous engagerons des poursuites judiciaires.

Cependant, le gouvernement canadien ne se contente pas d'investir dans des usines individuelles. Ces usines constituent des éléments essentiels de la production. Le secteur automobile ne peut pas prospérer sans elles, mais nos investissements ne se résument pas à cela. Nous avons des fabricants de pièces de réputation mondiale, et bon nombre d'entre eux emploient plus de personnes à l'étranger qu'au Canada. Cela profite toutefois au Canada. La propriété intellectuelle se trouve ici. Les bénéfices reviennent ici. Les travailleurs en bénéficient ici. Ces usines de pièces sont présentes partout dans le Sud de l'Ontario et au-delà.

Un grand nombre d'autres secteurs tirent profit de cette stratégie: les installations électriques, les chaînes d'approvisionnement en batteries, l'électrification et les développeurs de logiciels. Les véhicules ultramodernes, les technologies de pointe qui équipent aujourd'hui les voitures, font partie d'un secteur qui est en pleine croissance au Canada. Ce secteur n'existerait pas sans les investissements dont j'ai parlé au début. Nous ne pouvons cependant pas nous contenter d'investir dans les usines. Il faut également investir dans la stratégie électrique et dans la connectivité dont nous avons besoin pour que les véhicules, les usines et les consommateurs puissent accéder à ces nouveaux véhicules modernes. C'est un élément clé de notre stratégie.

Notre stratégie prévoit un investissement de plus de 1,5 milliard de dollars dans les infrastructures de recharge électrique par l'entre-

mise de la Banque de l'infrastructure du Canada. Cela nous permettra de créer des infrastructures de recharge et de ravitaillement en hydrogène. Nous avons besoin d'un réseau national de bornes de recharge pour profiter des véhicules de demain. Les Canadiens désirent les acheter maintenant, mais ils s'inquiètent du rayon d'action limité et du manque d'accès à ces véhicules. Notre gouvernement est également conscient de l'économie à bâtir autour de l'électrification. En prenant ce secteur au sérieux, nos investissements dans ce domaine produiront des résultats positifs bien au-delà du Sud de l'Ontario. C'est un bien commun, un bien partagé qui nécessite des investissements publics. C'est exactement ce que nous faisons.

Notre stratégie accorde également une place très importante à la durabilité. Je pense qu'il est essentiel de souligner à quel point le parti de l'opposition fait preuve de déni, dans sa motion, lorsqu'il parle en termes génériques d'« harmoniser les réductions des émissions d'échappement avec celles de nos partenaires nord-américains ». Ils rejettent ainsi 50 ans de normes de plus en plus strictes sur les émissions des véhicules automobiles, normes qui ont contribué à assainir l'air et à faire en sorte que les nouveaux investissements servent à adapter les véhicules et les technologies afin de les rendre plus propres. Ces investissements ne font pas que répondre aux demandes des consommateurs; ils le font d'une manière qui est bénéfique pour le climat.

Le resserrement des normes sur les émissions des véhicules est une bonne chose pour le climat. C'est bon pour les consommateurs et bon pour le Canada. Le parti de l'opposition se rallie à une idéologie radicale d'extrême droite, adoptée par des éléments de l'administration américaine, dont l'intention est d'éliminer toutes les normes sur les émissions des véhicules automobiles. Cela équivaut à renoncer à 50 ans de progrès. Pour nous, de ce côté-ci de la Chambre, c'est inacceptable.

Nous allons harmoniser nos pratiques avec celles de régions comme la Californie et l'Europe. Nous allons adapter nos normes canadiennes, mais nous veillerons à ce qu'elles soient de plus en plus strictes, parce que c'est ce que les Canadiens veulent, et c'est ce qui permet d'assainir l'air. L'histoire nous montre que les fabricants se sont toujours adaptés à ces restrictions. Ils s'y adapteront pour proposer des véhicules plus propres.

● (1100)

Il fut un temps au Canada où le port de la ceinture de sécurité n'était pas obligatoire. Il fut un temps où les cassettes huit pistes jouaient dans nos véhicules. Il fut un temps où on se promenait en K-car. Il fut un temps où les moteurs...

Une voix: Oh, oh!

Karim Bardeesy: Monsieur le Président, il y a peut-être encore des conducteurs de voitures de série K ici.

La stratégie dont parle l'opposition est, franchement, du genre à mériter une plaque d'immatriculation pour véhicule antique tant elle prône un retour en arrière.

La réduction intelligente des émissions, en partenariat avec l'industrie pour améliorer les véhicules, est au cœur de notre plan et de nos progrès. Depuis toujours, les gouvernements du monde entier collaborent avec les entreprises et utilisent les technologies actuelles ou à venir pour améliorer la performance environnementale, la sécurité, la fiabilité et le coût des automobiles. C'est précisément l'objectif de la stratégie.

Pour ce qui est de rendre les véhicules plus accessibles, un élément clé de notre stratégie consiste à rétablir les remises à l'achat de véhicules électriques, une mesure que notre groupe parlementaire a vivement défendue, notamment la députée de Guelph qui préside notre groupe parlementaire sur l'automobile ainsi que les membres de notre groupe parlementaire sur le climat et, en fait, tous les députés de ce côté-ci de la Chambre, qui ont plaidé avec beaucoup de conviction pour le rétablissement de ces remises.

Je suis très heureux d'annoncer, et les gens peuvent dès à présent consulter le site Web de Transports Canada, que le programme de remises sur les véhicules électriques sera lancé le 31 mars pour les véhicules admissibles achetés ou loués à compter du 16 février. C'est une période emballante pour les Canadiens qui souhaitent acquérir les véhicules de leur choix, et qui ont simplement besoin d'un petit coup de pouce financier pour les rendre plus accessibles. Ces véhicules présentent non seulement des avantages à long terme pour les Canadiens, mais aussi des avantages à court terme.

J'ai fait le plein ce week-end, et nous savons qu'en raison de la guerre au Moyen-Orient, les prix de l'essence ont grimpé en flèche. Avant, il m'en coûtait environ 47 \$ pour faire le plein de mon RAV4. Ce week-end, j'ai dépensé plus de 60 \$. Mes concitoyens et ceux des députés des deux côtés de la Chambre m'ont dit qu'ils ressentent de l'inquiétude face à cette situation de guerre. Cette inquiétude se manifeste de nombreuses façons, notamment pour les personnes qui souffrent de cette guerre. Cela dit, ici, chez nous, elle a un impact réel sur les prix de l'essence. Une politique de remise intelligente sur les véhicules électriques, qui propose et renforce cette remise cette année afin qu'elle soit disponible au moment où les gens tiennent compte de ces questions, constitue un élément particulièrement important de notre politique.

Cette politique et notre nouvelle stratégie reconnaissent également la valeur des travailleurs. Nous travaillons d'arrache-pied avec les travailleurs et les dirigeants syndicaux, comme je l'ai dit, pour veiller à ce que, là où certains constructeurs automobiles nord-américains menacent de retirer leurs investissements, nous nous montrions très fermes en disant que nous soutenons les travailleurs et en exigeant le retour des investissements, conformément aux engagements que nous avions conclus. Nous mettons également en place une nouvelle subvention au travail partagé, de manière à créer une nouvelle alliance pour la main-d'œuvre et offrir une aide à l'emploi ainsi qu'un soutien à la reconversion professionnelle à près de 66 000 travailleurs grâce à un investissement de 570 millions de dollars.

Enfin, notre stratégie, comme certains de mes collègues l'ont déjà appelée, consiste à défendre nos intérêts commerciaux. En avril, les Canadiens ont choisi notre parti et les députés de ce côté-ci de la Chambre pour défendre les intérêts commerciaux du Canada à Washington. Oui, nous approuvons certains éléments de cette motion. En fait, nous travaillons quotidiennement avec l'administration et de ce côté de la Chambre pour parvenir au meilleur accord possible pour le Canada.

Le ministre responsable du Commerce Canada—États-Unis, bien sûr, le premier ministre, la ministre de l'Industrie, la ministre des Affaires étrangères et d'autres encore ont régulièrement des discussions sur toutes les questions liées à ce sujet. Le fait que nous ayons réussi à faire en sorte que les droits de douane ne nous nuisent pas indûment témoigne de la solidité de notre engagement. En fait, le Canada bénéficie, dans l'ensemble, du meilleur régime tarifaire de tous les pays du monde, et nous allons continuer de le défendre.

Travaux des subsides

Nous allons continuer de défendre les exemptions prévues par l'ACEUM. Nous allons également faire en sorte que, si une entreprise ne produit pas suffisamment au Canada, elle ne puisse pas y vendre autant. C'est un élément clé de notre stratégie, mis en œuvre dans le cadre des remises de droits de douane.

Il serait évidemment utile que tous les députés du caucus de l'autre côté adhèrent à l'idée d'obtenir le meilleur accord possible pour le Canada. Si je comprends bien la motion, elle demande la conclusion d'un accord commercial semblable au pacte de l'automobile Canada—États-Unis. Je ne sais pas si le député de Bowmanville—Oshawa-Nord a emporté le pacte de l'automobile lorsqu'il est allé à Washington, mais je trouve très regrettable que le seul représentant du caucus conservateur qui s'est rendu à Washington ait dénigré le Canada à l'issue de ses entretiens. Je pense que cela a affaibli notre position commerciale au lieu de la renforcer. J'attends avec impatience de savoir comment le caucus conservateur compte remédier aux dommages causés par cette interaction.

● (1105)

Il est aussi question dans la motion des droits de douane chinois et de l'accès au marché chinois. Je n'ai pas encore entendu les députés d'en face parler des gains réels et importants que représente l'entente conclue pour les agriculteurs et les producteurs de canola de l'Ouest du Canada. Je sais que, lorsque je me suis rendu en Saskatchewan et en Alberta ces dernières semaines, ils m'ont dit, avec beaucoup d'enthousiasme, à quel point ils sont heureux que nous ayons conclu avec la Chine une entente très ciblée qui a permis de débloquent le commerce du canola, qui était limité. Rappelons-nous qu'il s'agit ici d'une réouverture très ciblée de l'accès au marché canadien pour des véhicules électriques chinois, qui nous ramène à la situation d'il y a quelques années avant le conflit particulier qui a opposé nos deux pays. Nous ne faisons que revenir à cette époque.

À l'époque, d'ailleurs, je n'ai pas entendu les conservateurs s'inquiéter particulièrement du fait que nous ayons un nombre limité de véhicules électriques chinois dans le pays. Toute augmentation future du nombre de VE chinois sera subordonnée aux types d'investissements que nous disons souhaitables. Encore une fois, nous avons une stratégie en cinq points axée sur l'investissement, les travailleurs, la durabilité, les incitations à la consommation, comme la remise sur les VE, et un accord commercial solide.

Notre stratégie automobile est cohérente et complète. Elle repose sur les travailleurs canadiens, sur un historique d'investissements et sur la nécessité de s'adapter à la nouvelle époque. Une stratégie automobile qui nous ramène à une époque révolue depuis 60 ans, qui n'intéresse plus notre principal partenaire, n'est pas destinée à réussir. C'est pourquoi je m'opposerai à cette motion.

Terry Dowdall (Simcoe—Grey, PCC): Monsieur le Président, je ne poserai pas de question, car je doute de vouloir connaître la réponse. Pour être tout à fait franc, si je dois donner mon avis, je dirais que j'ai de la chance. Honda est établie dans ma circonscription depuis de nombreuses années, bien avant le redécoupage des circonscriptions électorales, et je travaille avec l'entreprise depuis longtemps. Je peux parler aux députés des frustrations que Honda a connues sous le gouvernement libéral. On entend sans cesse parler du « nouveau gouvernement libéral » alors qu'en réalité, il s'agit du même gouvernement. Lorsque les ministériels parlent de voitures à batterie et de véhicules électriques, ils omettent l'essentiel: il faut vendre un produit que les gens veulent acheter.

Travaux des subsides

À vrai dire, bon nombre de ces entreprises font un excellent travail pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre. Toutefois, elles craignent que le gouvernement veuille, une fois de plus, leur imposer les technologies qu'elles doivent utiliser pour atteindre les objectifs fixés. Cela suscite une grande frustration.

L'autre aspect que je tiens à souligner, c'est que bon nombre de ces entreprises qui ne font pas partie des fournisseurs de pièces de premier ou de deuxième rang ne bénéficient plus d'investissements étrangers, et ce en raison des mesures prises par ce même gouvernement. Très franchement, c'est en train de tuer notre industrie automobile.

• (1110)

Karim Bardeesy: Monsieur le Président, je pense que les Canadiens veulent la Civic, qu'ils veulent le RAV4 et qu'ils veulent certains des modèles qui sortiront des usines que nous pensons pouvoir attirer. Je pense que les Canadiens veulent les véhicules qui sont fabriqués ici, et qu'ils veulent prendre part à l'avenir de l'électrique, ce qui ne se limite pas aux véhicules, mais englobe toutes les technologies connectées, les pièces et les logiciels fabriqués au Canada.

Si l'on considère la situation dans son ensemble, il est vrai que nous disposons déjà de certains de ces véhicules, et il est vrai que nous développons de plus en plus de technologies qui y sont liées.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Monsieur le Président, je félicite mon collègue d'en face pour son discours. Le plaidoyer qu'il a fait pour l'électrification des transports et les véhicules électriques était évidemment de la musique à mes oreilles, car je ne peux qu'être d'accord. Toutefois, au cours de la dernière année, il y a eu un manque de fonds important dans ce secteur. Le gouvernement a mis fin de façon unilatérale au programme de financement pour les véhicules électriques, ce qui a créé une baisse de la demande.

Qu'est-ce que mon collègue a à dire sur le fait que, en raison des actions de son gouvernement, on a ralenti la marche de l'électrification des transports et créé des disruptions majeures dans toute la chaîne au Québec et dans l'industrie, pour laquelle ça a créé d'importantes difficultés?

Karim Bardeesy: Monsieur le Président, c'est une bonne question et ma réponse est la suivante. Nous avons remis en place les incitatifs. Nous avons créé une nouvelle stratégie en matière d'électrification. Je pense que, dans ce contexte de changements, marqué notamment par la guerre au Moyen-Orient, les politiques qui sont mises en place maintenant et les mesures incitatives qui seront présentées la semaine prochaine seront bien reçues par les Québécois et les Canadiens.

[Traduction]

Dominique O'Rourke (Guelph, Lib.): Monsieur le Président, la motion dont la Chambre est saisie aujourd'hui ne représente qu'une vision assez étroite de quelques-uns des scénarios possibles dans le secteur automobile, alors que le plan du gouvernement libéral est global. Je me demande si mon collègue pourrait nous expliquer en quoi la stratégie automobile du gouvernement prend en compte l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et quels en sont les avantages pour le Canada, depuis les minéraux critiques jusqu'aux concessionnaires.

Karim Bardeesy: C'est tout à fait vrai, monsieur le Président: ce plan est bon pour les concessionnaires, notamment grâce aux incitatifs pour les véhicules électriques. Nous avons une stratégie sur les

minéraux critiques, non seulement pour le marché intérieur, mais aussi pour l'exportation. Nous avons des industries qui produisent des logiciels et des pièces, y compris dans la circonscription de la députée, qui a d'ailleurs milité pour ces secteurs ainsi que pour des secteurs émergents connexes. Je sais qu'elle s'intéresse à l'intelligence artificielle, et un comité permanent a mené une étude à ce sujet. Diverses technologies produites ou inventées au Canada peuvent entrer dans cette nouvelle ère d'électrification, de sécurité et d'abordabilité.

Laila Goodridge (Fort McMurray—Cold Lake, PCC): Monsieur le Président, malheureusement, pour la plupart des Canadiens, le discours de mon collègue tombe à plat parce qu'il ne répond pas vraiment aux problèmes dont on nous parle. Les libéraux sont tellement convaincus que leur approche est la seule solution possible qu'ils refusent d'envisager toute autre option. Ils disent sans cesse que notre approche est passéiste, mais la réalité, c'est que le président de la section locale 222 d'Unifor, à Oshawa, a affirmé que c'est une solution pleine de bon sens.

La réalité, c'est que les mesures prises par les libéraux au cours de la dernière décennie ont complètement détruit notre industrie automobile et elles ont nui à la population parce que les gens n'ont pas les moyens d'acheter quoi que ce soit. Ils n'ont pas les moyens de faire l'épicerie. Ils n'ont pas les moyens de faire le plein d'essence et ils ont encore moins les moyens d'acheter un nouveau véhicule. Le député d'en face croit-il, oui ou non, que nous devons faire tout ce que nous pouvons pour ramener un coût de la vie raisonnable et rétablir la situation au Canada?

Karim Bardeesy: Monsieur le Président, oui, c'est aussi ce que je pense. Nous devons nous concentrer sur la baisse du coût de la vie et le retour des emplois au Canada. C'est pourquoi les investissements et la stratégie proposés, qui sont opportuns compte tenu de la situation créée au cours de la dernière année — non pas il y a 10 ans, mais au cours de la dernière année —, constituent la bonne approche pour le Canada.

• (1115)

[Français]

Gabriel Ste-Marie (Joliette—Manawan, BQ): Monsieur le Président, je félicite mon collègue pour son discours.

Qui dit crise dit période de changements accélérés et d'occasions à saisir. On l'a vu lors du premier choc pétrolier de 1973, qui a mené à l'émergence des voitures moins énergivores, comme les voitures japonaises, qui sont encore ici aujourd'hui. En 1979, lors du deuxième choc pétrolier, c'était la faillite de Chrysler et d'American Motors. Nous vivons probablement quelque chose de comparable aujourd'hui. J'ai l'impression que le monde devient conscient que la dépendance au pétrole et l'instabilité vont de pair, et il va rester quelque chose de ça.

Notre avantage comparatif, selon mon collègue, ne réside-t-il pas dans la transformation des ressources et des minéraux critiques que nous avons ici?

Le premier objectif du gouvernement ne devrait-il pas être de développer cette filière et une expertise, pour ensuite pouvoir former plusieurs partenariats, notamment avec les Européens?

Travaux des subsides

Karim Bardeesy: Monsieur le Président, mon collègue a bien raison. Il a bien démontré les possibilités. Nous avons pris des engagements là-dessus, mais il y a beaucoup plus de travail à faire. C'est une des raisons pour laquelle les ministres et le premier ministre font des voyages en Europe et dans d'autres pays pour créer cette collaboration à propos des minéraux critiques. Effectivement, il faut investir plus dans la transformation de ces minéraux pour fabriquer des choses qui sont utilisées dans les automobiles.

[Traduction]

Patrick Weiler (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country, Lib.): Monsieur le Président, le secrétaire parlementaire a évoqué, dans son discours, la question de l'accessibilité financière en donnant l'exemple concret du plein d'essence qu'il a fait il y a tout juste une semaine et en soulignant à quel point ce plein lui a coûté plus cher qu'avant. Le prix du baril de pétrole a grimpé à près de 120 \$.

Étant donné que le Canada possède ce que certains qualifient de parc automobile le moins écoénergétique au monde, nous subissons actuellement les conséquences financières de cette hausse. Dans sa motion, le Parti conservateur parle d'harmoniser nos normes d'émissions d'échappement avec celles des États-Unis. À l'heure actuelle, en Colombie-Britannique, le prix moyen de l'essence dépasse 2 \$ le litre, ce qui correspond à plus de 18 \$ les 100 kilomètres. Si nous appliquions la norme européenne, le prix pour la même distance serait de moins de 10 \$, et dans le cas d'un véhicule électrique, il serait de 2 \$.

J'ai bon espoir que le député pourra expliquer pourquoi nous ne devrions probablement pas nous engager dans la voie de l'harmonisation de nos normes d'émissions d'échappement avec celles des États-Unis.

Karim Bardeesy: Monsieur le Président, mon collègue défend depuis longtemps des politiques qui font avancer les choses en matière de climat et de coût de la vie, et je tiens donc à lui exprimer ma gratitude à cet égard.

Il a présenté des chiffres très encourageants et très précis qui montrent ce qu'on peut accomplir avec les types d'investissements appropriés dans les types de véhicules appropriés. En revanche, si nous revenions à une politique vieille de 60 ans en abandonnant 50 ans de normes d'émissions pour les automobiles, ce serait une volte-face complète. Cela correspond à une idée d'extrême droite.

Oui, mon collègue a raison: nous devons travailler main dans la main pour ouvrir les champs du possible aux Canadiens afin que, dans l'ensemble, notre marché fournisse des véhicules qui réduisent les émissions et qui sont plus sûrs, plus fiables et plus abordables.

Kelly DeRidder (Kitchener-Centre, PCC): Monsieur le Président, je veux réfuter l'affirmation du député d'en face, selon que cette situation ne se serait produite dans l'industrie automobile qu'au cours de la dernière année, alors qu'au cours de la dernière décennie, la production est passée de 2 millions de véhicules à 1,2 million.

Ma question est la suivante: pourquoi maintenez-vous un plan qui vise à atténuer les pertes de production au lieu de soutenir le plan des conservateurs, qui ferait doubler la production grâce à un pacte avec les États-Unis qui éliminerait les droits de douane?

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

Le secrétaire parlementaire a la parole, pour un maximum de 15 secondes.

Karim Bardeesy: Monsieur le Président, ce plan est conçu pour stimuler les investissements, de manière à en attirer davantage dans le secteur canadien de l'automobile, et pour défendre, jour après jour, nos intérêts commerciaux au sud de la frontière.

[Français]

Gabriel Ste-Marie (Joliette—Manawan, BQ): Monsieur le Président, je vais partager mon temps de parole avec mon ami de Repentigny.

Le débat d'aujourd'hui me fait penser à un film qui était populaire quand j'étais petit, soit *Retour vers le futur*. Les personnages utilisaient une auto pour retourner quelque part dans les années 1960. Quelques années plus tard, Hollywood a produit *Retour vers le futur 2*. Le film n'était pas bon, mais, au moins, on avait eu l'idée d'utiliser une auto pour se propulser vers l'avenir. Ce n'est pas le cas à Ottawa. Ici, c'est toujours vers le passé que les conservateurs veulent nous ramener. Leur voiture a juste une vitesse, c'est-à-dire la marche arrière.

Essentiellement, la motion propose trois choses. Les conservateurs veulent mettre fin au chantier d'électrification des transports, ils veulent mettre fin aux règles qui forcent les producteurs à rendre les véhicules électriques disponibles et ils veulent mettre fin aux mesures qui encouragent les consommateurs à choisir un véhicule électrique. Je souligne au passage que, en 2025, 43 % des véhicules à zéro émission vendus au Canada, ce sont les Québécois qui les ont achetés. Je ne sais pas trop pourquoi les conservateurs veulent punir les Québécois avec leur motion d'aujourd'hui, mais c'est comme ça.

De plus, 22 % des véhicules neufs vendus au Québec au dernier trimestre étaient électriques. C'est tant mieux. Chaque litre d'essence qu'on met dans sa voiture, c'est de l'argent qui sort du Québec. C'est un transfert financier direct du Québec vers le Canada, en particulier vers l'Ouest. À l'inverse, chaque kilowatt d'électricité qu'on met dans son véhicule, c'est de l'argent qui reste chez nous, qui crée des emplois chez nous et qui finance notre propre gouvernement, nos écoles et nos hôpitaux. Ce n'est pas juste un enjeu environnemental, c'est un enjeu économique. Rien que pour ça, le Bloc québécois aurait raison de s'opposer à la motion conservatrice. Elle est contraire aux intérêts du Québec.

Cependant, ce n'est pas tout. Les conservateurs proposent aussi que le Canada importe les politiques de Donald Trump en matière de pollution et de changements climatiques. Leur façon de résister à Donald Trump, c'est de l'imiter. C'est de devenir le 51^e État sans le dire. Comme je le disais, leur voiture est en marche arrière.

Ce n'est pas tout. En matière de relations commerciales, ils proposent de reculer en 1965. J'aimerais ici proposer un petit rappel historique. L'industrie automobile ontarienne s'est développée avec les débuts de l'automobile dans les années 1920 et 1930. On se rappelle que les États-Unis avaient adopté des droits de douane très élevés après le krach de 1929 avec la sulfureuse Smoot-Hawley Tariff Act de 1930.

Travaux des subsides

Le reste du monde, dont le Canada, avait adopté à son tour des droits de douane réciproques. Comme les voitures américaines étaient soumises à des droits de douane élevés, les industries américaines se sont mises à assembler au Canada les automobiles destinées au marché canadien. C'est dans ce contexte que l'industrie automobile ontarienne s'est développée. Toutefois, ce n'était pas très efficace. Les constructeurs automobiles devaient tout faire en double. Le même modèle était assemblé dans deux usines, une au Canada et une aux États-Unis. Les voitures étaient plus chères et il y avait moins de modèles disponibles. C'était ça, le prix du protectionnisme. C'est pour ça que l'industrie automobile demandait qu'on y mette fin.

Dès la fin des années 1940, les fabricants demandaient le libre-échange et la fin des droits de douane, mais le Canada refusait, craignant de perdre son industrie. Ça nous amène à 1965, dont parle la motion d'aujourd'hui. Par le Pacte de l'automobile, le Canada a accepté de lever ses droits de douane, mais à une condition: les droits de douane ne seraient abolis que pour les entreprises qui maintenaient au Canada une production comparable à notre part de marché nord-américain, quelque chose comme 10 %. Ce protectionnisme léger, ce commerce administré, c'est ce qui a régi l'industrie automobile pendant 23 ans, jusqu'à la conclusion de l'Accord de libre-échange canado-américain de 1988.

Ça avait donné lieu à un débat assez vif à l'époque. D'un côté, l'Ontario s'opposait au libre-échange parce qu'elle y voyait une menace au Pacte de l'automobile. Refuser le libre-échange avec les États-Unis, c'était la version 1980 de « *elbows up* ». De l'autre côté, le Québec, avec Jacques Parizeau, Bernard Landry et le Syndicat des métallos en tête, appuyait le libre-échange. Pour nous, c'était une question de se donner accès au monde plutôt que d'être enfermés dans le Canada. On connaît la suite. L'accord a été conclu. Puis, c'est devenu l'Accord de libre-échange nord-américain, ou ALENA, et c'est ensuite devenu l'Accord Canada—États-Unis—Mexique, ou ACEUM.

Aujourd'hui, l'écart de richesse entre le Québec et l'Ontario est moitié moins grand qu'il l'était à l'époque. En 1965, il faut le rappeler, le Québec exportait surtout des matières premières non transformées. Notre premier secteur manufacturier, c'était le textile et le vêtement. C'était des petits salaires, des maladies professionnelles et une économie du tiers-monde. Le « *great again* » de la motion d'aujourd'hui, ce n'était pas si beau que ça chez nous.

Il faut surtout souligner que, en matière de commerce, la motion d'aujourd'hui est mal avisée. Les conservateurs mangent littéralement dans la main de Donald Trump. Le 1^{er} juillet prochain, l'ACEUM prévoit que les trois pays de l'Amérique du Nord s'assoient ensemble. C'est tout ce qu'il prévoit. Si les trois pays s'entendent pour modifier l'accord, il pourrait être modifié. S'ils ne s'entendent pas, il reste tel quel. C'est ça, la situation actuelle.

Évidemment, si le Congrès américain décide de voter en faveur du retrait des États-Unis, il peut le faire et donner son préavis de six mois n'importe quand. Est-ce qu'il y a quelqu'un à la Chambre qui pense sérieusement que la Chambre des représentants et le Sénat, qui requièrent 60 % des votes, vont voter ça?

• (1120)

Aux États-Unis, ce sont les élus qui peuvent ratifier les traités ou y mettre fin, pas le président. Donald Trump a le pouvoir de veiller à l'exécution du traité. Ça lui donne la capacité de créer du désordre, mais il ne peut pas le changer ou y mettre fin. Ça, c'est le

Congrès qui peut le faire et il n'a jamais donné d'indication à cet effet. En fait, c'est plutôt le contraire.

Puis voilà que la motion d'aujourd'hui vient donner de l'eau au moulin de Donald Trump et propose de remplacer l'ACEUM par le pacte de l'automobile. J'avoue que je ne la comprends pas, celle-là. Est-ce à dire que tout est beau et qu'il ne faut rien faire? Non, au contraire.

On vit une crise actuellement. Elle est mondiale et nous sommes dans l'œil du cyclone. Or, les crises sont des périodes de changements accélérés. Qui dit changement accéléré dit occasion à saisir.

Le choc pétrolier de 1973, lorsque l'Organisation des pays exportateurs de pétrole a fermé le robinet, a mis fin au monopole de l'industrie automobile américaine sur le continent. Les gros bateaux de trois tonnes qui faisaient cinq miles au gallon étaient dépassés. Les voitures japonaises sont arrivées en masse, et pour rester. Il y a eu un nouveau choc pétrolier avec en 1979 avec la révolution iranienne et la faillite de Chrysler et de l'American Motors Corporation. On vit quelque chose de comparable aujourd'hui. Le monde prend conscience que la dépendance au pétrole rime avec instabilité et il en restera quelque chose, c'est certain.

Hier, je lisais un texte de l'historien Nils Gilman dans la revue *Foreign Policy*. Il disait que la nouvelle guerre froide serait différente de la précédente qui opposait le capitalisme et le communisme. Les deux modèles concurrents aujourd'hui, ce sont les pétro-États et les électro-États, deux modèles de développement différents, deux types d'infrastructures différents, deux chaînes d'approvisionnement différentes.

La caricature du pétro-État, ce sont les États-Unis de Donald Trump qui veulent rester le plus longtemps possible dans l'ère du pétrole. On pourrait dire la même chose du Canada. Quand on dit vouloir être une superpuissance énergétique, c'est de pétrole puis de gaz qu'on parle, mais c'est une fuite en avant. Le pétrole, c'est une ressource non renouvelable et les changements climatiques existent, qu'on le veuille ou non. Il y a aussi les électro-États, ceux qui se débarrassent de leur dépendance au pétrole et qui s'alignent sur un développement économique moins instable et plus durable. L'Europe choisit ce modèle. Cependant, il y a quelque chose d'embêtant: ça la rend dépendante de la Chine, qui contrôle actuellement toute la chaîne d'approvisionnement dans cette nouvelle économie.

C'est là qu'arrive le Québec. La nouvelle économie propre, c'est précisément celle où nous sommes forts. Nous n'avons pas de pétrole, nous avons de l'énergie renouvelable. Surtout, nous avons tout pour être un des principaux maillons de la nouvelle chaîne d'approvisionnement des électro-États. Notre avenir est là.

Mon collègue le député d'Abitibi—Témiscamingue, qui est mon prédécesseur comme porte-parole du Bloc québécois en matière d'industrie, l'a bien compris. Il faut dire que le sous-sol de sa région regorge de minéraux critiques. Quand le Comité permanent de l'industrie et de la technologie avait entrepris son étude sur la filière batterie et la modernisation de l'industrie automobile, il avait bien vu que deux modèles s'opposaient.

Travaux des subsides

D'une part, on pouvait subventionner l'industrie automobile pour qu'elle se modernise. C'est ce qu'Ottawa a fait avec plus de 30 milliards de dollars, dont plus de 90 % en Ontario dans des projets où le Canada n'avait pas vraiment d'avantage comparatif, sauf dans la surenchère des subventions avec les États-Unis. On voit le résultat aujourd'hui. Cependant, il y avait une autre option. Il aurait été possible de soutenir le développement d'un tout nouveau créneau: la transformation de la ressource dont on dispose déjà. Dans ce domaine, nous avons un avantage comparatif. En fait, nous avons un atout unique: la ressource. C'est un atout qui nous aurait rendus incontournables dans la nouvelle économie, mais, ça, ce n'est pas le choix qu'a fait Ottawa. Nos projets se sont retrouvés sous-capitalisés. Plusieurs se sont effondrés. Québec a perdu de l'argent. Le Canada et sa politique de pétro-État, c'est une occasion manquée pour le Québec.

Pourtant, le contexte actuel donne au Québec l'occasion de profiter pleinement de ses atouts propres et de renouer avec sa vraie nature. Le Québec, c'est le pont entre l'Amérique et l'Europe. Nous le sommes par la langue et la culture, on le sait, mais nous le sommes aussi économiquement. Alors que le Québec n'attire que 9 % des investissements américains au Canada, il représente 40 % des investissements européens. La tendance est la même pour le commerce, même si elle est moins prononcée. Nous pouvons délaisser le modèle de développement lié au pétrole et choisir résolument l'économie durable. Si nous nous y mettons, nous pouvons donner à l'Europe la capacité de délaisser le modèle des pétro-États sans avoir à se rendre dépendante de la Chine. Nous pouvons être le nouvel eldorado économique.

Malheureusement, le Canada a choisi le modèle de pétro-États qui n'est pas le nôtre. Quand le gouvernement parle de superpuissance énergétique, c'est de pétrole et de gaz qu'il parle. Ce sont deux choses dont le Québec a intérêt à se débarrasser parce que ça l'appauvrit. Il parle de pipelines tellement coûteux qu'ils ne pourront se rentabiliser qu'en roulant à plein régime pendant 20 ans, enfermant la prochaine génération dans ce modèle du passé.

Quand les conservateurs nous demandent d'importer les politiques de Donald Trump, ils veulent nous enfermer à double tour dans ce même modèle. Ce n'est pas là que se trouve l'avenir du Québec. Le Bloc québécois va voter aujourd'hui contre la motion conservatrice.

• (1125)

Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent—Akiawenhrahk, PCC): Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement le discours de mon collègue. Je le remercie et le félicite pour son propos.

Mon collègue a parlé de la vraie nature du Québec. J'aimerais quand même lui rappeler qu'au cours de la dernière année, il s'est consommé 20 milliards de litres de pétrole, ce qui est une augmentation de 2,1 %. Toutefois, ce n'est pas le point que je voulais soulever.

Mon collègue, qui roule en voiture électrique comme moi, a-t-il constaté que l'année dernière avait été la pire année pour le monde des véhicules électriques partout dans le monde? Le Canada a eu le pire bilan, en affichant une baisse de plus de 40 % des ventes de véhicules électriques. C'est parce que ces gens-là ont pris sans arrêt les mauvaises mesures et ils n'avaient aucune prévisibilité. Le 13 janvier 2025, du jour au lendemain, ces gens-là ont aboli les aides financières sans avoir averti personne à l'avance. Tout cela a déstabilisé l'industrie. Au mois de mai, deux ministres de haut ni-

veau ont affirmé que cela allait revenir. Finalement, c'est venu un an après.

Est-ce que le député est d'accord...

• (1130)

Le vice-président: Je dois interrompre le député pour donner la chance au député de Joliette—Manawan de répondre à la question.

Gabriel Ste-Marie: Monsieur le Président, je remercie mon estimé collègue de son intervention. Je suis tout à fait d'accord avec lui. Toute l'industrie de l'électrification des transports nous le rappelle: la base, c'est la prévisibilité. Alors qu'en Europe, en Chine, partout dans le monde, sauf aux États-Unis et au Canada sous ce gouvernement, des efforts sont faits pour qu'il y ait une transition vers l'électrification des transports, on assiste à un recul chez nos voisins américains. On dirait que le premier ministre et son prédécesseur s'inspirent des politiques de Donald Trump pour en faire moins et déstabiliser la chaîne, préférant rester dans le passé plutôt que regarder vers l'avenir, là où, avec ce modèle, le Québec a tout pour réussir.

Natilien Joseph (Longueuil—Saint-Hubert, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à féliciter mon collègue pour son discours.

Sait-on qui a applaudi notre stratégie automobile? C'est le premier ministre de l'Ontario, Doug Ford, et ses conservateurs. En écoutant le député de Dufferin—Caledon, on comprend très bien qu'il ne sait pas ce qu'est le plan du gouvernement. Notre stratégie, c'est de voir le monde tel qu'il est aujourd'hui, et non tel qu'il était en 1965. Notre plan est applaudi dans cette province.

Mon collègue du Bloc québécois est-il conscient que les conservateurs restent passifs et continuent à vouloir ramener le Canada et le Québec dans le passé?

Gabriel Ste-Marie: Monsieur le Président, ce qu'il faut, c'est saisir la crise actuelle comme une occasion de se moderniser en adoptant le modèle économique qui s'en vient, soit celui de l'Europe et d'à peu près tout le reste du monde, à l'exception des États-Unis de Donald Trump et, malheureusement, des mesures trop timides prises par le gouvernement actuel. Il faut accélérer l'électrification des transports. Une des grandes pistes de solution, c'est de mieux développer la ressource puis assurer sa transformation chez nous, ici, plutôt que d'investir 30 milliards de dollars dans l'industrie automobile de l'Ontario où l'avantage comparatif n'est pas si grand que ça avec les résultats qu'on connaît.

Marc Dalton (Pitt Meadows—Maple Ridge, PCC): Monsieur le Président, sous les libéraux, au cours des dix dernières années, on a observé une diminution du nombre de voitures fabriquées, passant de 2,3 millions à 1,2 million. Au cours de la dernière année, il y a beaucoup moins d'exportations.

Est-ce que le député du Bloc québécois peut nous parler de ces chiffres? Connaît-il l'ampleur de la réduction du nombre de voitures au Québec au cours des dix dernières années et les effets que cela a eus? Peut-il nous parler de ça?

Gabriel Ste-Marie: Monsieur le Président, au Québec, il n'y a plus de construction automobile. Il y avait l'usine qui faisait les Camaros dans le nord de Laval, il y a quelques décennies. Quand cela a fermé, Jean Chrétien a décidé d'abandonner cette industrie sous prétexte que la fabrication d'automobiles revenait à l'Ontario. C'est l'héritage des libéraux qui se perpétue. Je reconnais que ce sont des emplois très importants et que c'est une industrie très importante pour l'Ontario.

Travaux des subsides

Je rappelle aussi à mon collègue que cette industrie, comme toutes les autres, est en constante évolution. On fait face à des crises. Il faut donc être capable de se retourner pour faire face à l'avenir dans ce temps de crise et pour faire face aux politiques hostiles de Donald Trump, même si les États-Unis vont toujours rester le principal partenaire. Ce que je propose, c'est d'accentuer l'électrification des transports, y compris dans le secteur automobile. À cet égard, notre grand avantage comparatif repose sur les ressources que nous avons et sur les transformations que nous pouvons faire ici.

Patrick Bonin (Repentigny, BQ): Monsieur le Président, d'emblée, je tiens à préciser que le Bloc québécois n'est pas favorable à la motion du Parti conservateur. En fait, en présentant une énième motion sur le secteur automobile, les conservateurs confondent malheureusement les intérêts des Ontariens et ceux des Québécois et ils viennent également défendre les intérêts des manufacturiers automobiles canadiens, qui sont en retard au niveau international par rapport à ceux qui développent des véhicules électriques. Ils viennent encore une fois défendre les intérêts des pétrolières.

Les conservateurs cherchent actuellement à ce que le Canada s'aligne sur les politiques de Donald Trump. Les conservateurs proposent de s'aligner sur les positions américaines, soit sur les droits de douane, entre autres sur les véhicules chinois, sur les normes d'émissions et sur les règles d'origine, et ce, avant même que les négociations sur l'entente de libre-échange aient lieu.

Nous accueillons évidemment avec scepticisme la proposition des conservateurs de ressusciter le Pacte de l'automobile de 1965. Ce pacte, ce n'est pas du libre-échange, c'était une mesure de commerce administrée conçue essentiellement pour protéger l'industrie ontarienne de l'automobile, dont le Québec n'a jamais été bénéficiaire, d'ailleurs. Rejeter l'Accord Canada—États-Unis—Mexique, ou ACEUM, au profit d'une telle mesure, ce serait essentiellement revenir à un modèle qui a systématiquement favorisé l'Ontario aux dépens du Québec.

La deuxième partie de la motion demande plusieurs choses au gouvernement, notamment d'éliminer la subvention sur les véhicules électriques et de supprimer la TPS sur les véhicules qui sont fabriqués au Canada. Dans le contexte actuel, proposer de supprimer la TPS sur les véhicules serait terriblement contre-productif. En ce qui concerne ses droits de douane, Donald Trump a largement épargné les secteurs qui sont couverts par l'ACEUM actuellement. Si Ottawa commence à taxer, au moyen de la TPS entre autres, les véhicules étrangers, mais pas les véhicules produits ici, Donald Trump l'interprétera forcément comme un droit de douane sur les véhicules américains. Bref, alors que les conservateurs veulent favoriser la production locale, cette mesure aura très certainement l'effet inverse et donnera le prétexte parfait à Donald Trump pour imposer de nouveaux droits de douane, voire renier l'ACEUM et taxer l'ensemble de l'économie canadienne, dont l'économie québécoise.

Au sujet des subventions pour les véhicules électriques, c'est une énième proposition de la part des conservateurs de s'opposer au retour des subventions à l'achat de véhicules électriques. Cette mesure a fait ses preuves en matière de capacité à stimuler le marché des véhicules électriques depuis qu'elle a été mise en place en 2019 ici, au Canada. On parle de nouvelles subventions qui ont été mises en place, après une suspension pendant un an qui a mené à une diminution majeure de la vente de véhicules électriques. C'est arrivé parce que le gouvernement a suspendu du jour au lendemain ces

subventions. Oui, on a besoin d'une subvention à court terme. Ce qui est intéressant, quand même, c'est qu'on plafonne cette subvention pour les véhicules coûtant moins de 50 000 \$.

Évidemment, les Québécois ont tout à gagner, parce que c'est au Québec qu'il se vend le plus de véhicules électriques au pays. Quand on regarde l'effet des subventions, on constate qu'une subvention de 1 000 \$ entraîne une augmentation de la vente de véhicules électriques d'à peu près 10 %, selon l'Institut climatique du Canada. L'Agence internationale de l'énergie a confirmé que le marché mondial des véhicules électriques est en pleine croissance malgré les incertitudes économiques causées entre autres par les droits de douane des États-Unis. De toute évidence, en 2025, 25 % des véhicules légers neufs vendus dans le monde étaient électriques. On parle même de deux véhicules sur cinq d'ici la fin de la décennie, sinon plus. Actuellement, la Chine poursuit sa conquête de ce marché, qui est littéralement en croissance partout sur la planète, à part ici au Canada, je le répète.

Regardons la Chine. On dit toujours que la Chine doit faire des efforts. Actuellement, elle est en train de conduire la transition en matière de véhicules électriques, notamment avec des droits de douane qui sont très compétitifs, des véhicules performants et des véhicules moins chers. Au moment où on se parle, en Chine, c'est 50 % des véhicules neufs vendus qui sont électriques, et ça risque de monter à 80 % d'ici 2030, sinon avant.

Donc, les conservateurs se trompent. Il ne faut pas abolir les subventions aux véhicules électriques, il faut agir sur l'offre également. C'est ce qu'on avait au Canada avec la norme sur la disponibilité des véhicules électriques, que le gouvernement a abolie. Pourtant, il y a plusieurs études qui suggèrent que le fait d'avoir seulement des incitatifs à l'achat n'est pas optimal pour stimuler les ventes. Il faut plus. Cette norme sur la disponibilité des véhicules électriques, c'est encore un recul de la part du gouvernement qui avait, il y a un an, une norme beaucoup plus ambitieuse que ce qui a été proposé.

● (1135)

Ce qui avait été proposé en janvier, pas nous ne savons pas comment ça va être traduit en réglementation. Nous sommes loin d'avoir la certitude que le gouvernement, qui a encore une fois abaissé la barre, va respecter cette nouvelle barre. Alors qu'il visait pour 2035 que 100 % des véhicules neufs légers vendus soient électriques, maintenant, il ne vise plus que 75 % et on n'a toujours pas cette réglementation. On peut croire que, si les manufacturiers ontariens et Doug Ford applaudissent le recul du gouvernement, c'est parce qu'il s'en va à reculons et qu'il risque de reculer davantage.

Quand nous parlons de subventions ciblées, elles visent à rendre les véhicules plus abordables dès le départ. Elles demeurent nécessaires actuellement pour combler l'écart restant entre les véhicules électriques et les autres véhicules, alors que le développement de l'infrastructure de recharge renforce la confiance sur le marché et la confiance des consommateurs et murit cette économie de l'avenir qu'on doit développer.

Actuellement, il y a d'autres mesures majeures qui sont préoccupantes pour nous. C'est entre autres le fait que les véhicules électriques produits en Europe n'ont pas accès au marché canadien, parce que, concernant les normes de sécurité, les équivalences ne sont pas reconnues. Nous disons que si on veut diversifier les marchés, il faut permettre aux gens d'avoir accès à ces véhicules qui sont très performants et qui coûtent moins cher, mais qui sont actuellement bloqués en raison de mesures gouvernementales qui n'ont aucunement raison d'être. Au Mexique, par exemple, ces véhicules peuvent entrer au pays, mais, ici, nous ne les laissons pas entrer, alors que ce sont les mêmes véhicules. Ça permettrait d'avoir des véhicules moins chers et d'avoir plusieurs modèles, plus précisément des petits modèles que nous n'avons presque pas au Canada. C'est la même chose pour les véhicules chinois. Par contre, il y a des enjeux liés à la production des véhicules chinois. Il faut être vigilants, notamment à propos de l'espionnage, du travail forcé et de l'ingérence chinoise au Canada.

En ce qui concerne le Canada, il y a eu un recul de près de 50 % des ventes de véhicules électriques au pays. Nous sommes, je pense, le seul pays où ces ventes ont reculé, passant de 18 à 9 % des ventes de véhicules l'année dernière. En Norvège, aux Pays-Bas, dans les pays scandinaves en particulier, en Europe en général et en Chine, les ventes de véhicules électriques représentent plus de 50 % des véhicules neufs vendus. Ici, au Canada, nous sommes à la traîne. Les conservateurs proposent, essentiellement, de ralentir davantage la cadence pour protéger l'industrie canadienne de l'automobile, qui ne s'est pas ajustée à la nouvelle réalité mondiale des changements climatiques et de la performance et efficacité des véhicules électriques. C'est pourquoi ils veulent bloquer l'entrée de nouveaux véhicules et ils ne veulent pas forcer les manufacturiers à produire plus de véhicules. De toute évidence, l'industrie est complètement en retard et elle est de connivence avec les compagnies pétrolières qui ont tout intérêt à ce que plus de pétrole soit vendu. Évidemment, l'électrification des transports menace les profits des compagnies pétrolières.

Quand les conservateurs proposent de mettre fin aux exigences et aux rabais pour les véhicules électriques, ils proposent également d'harmoniser les réductions des émissions des véhicules avec celles de nos partenaires nord-américains, celles des États-Unis. En d'autres mots, ils demandent de pouvoir polluer autant que les États-Unis de Donald Trump, sans aucune limite. Le président Trump a annoncé l'abolition de la norme d'efficacité des véhicules qui permettait d'augmenter dans le temps l'autonomie des véhicules par gallon d'essence consommé. Selon le plan de l'administration actuelle, on parle de parcourir 34,5 miles par gallon, alors que l'administration Biden exigeait 50,4 miles par gallon.

• (1140)

Évidemment, cette norme a une incidence sur la chaîne de production. Si on l'enlève, on ne forcera plus les constructeurs à produire des véhicules plus performants, entre autres des véhicules électriques. Il est évalué que cette mesure, aux États-Unis, permettait d'économiser 23 milliards de dollars en coûts d'essence. Ces coûts d'essence qui vont directement dans le portefeuille des gens. Si on ne force pas les manufacturiers, on sait qu'ils ne le feront pas. On sait que les véhicules consommeront davantage et seront plus coûteux. On sait que les ménages n'auront pas autant de choix de petits véhicules, de véhicules qui consomment moins et de véhicules électriques.

Travaux des subsides

Malheureusement, encore une fois, nos amis conservateurs proposent de retourner à l'âge de pierre, essentiellement. Ils proposent de revenir en arrière alors que toute la planète est en train d'aller de l'avant avec l'électrification des transports et est sérieuse à propos de la lutte contre les changements climatiques. Évidemment, pour nous, nous coller sur l'administration Trump est totalement inacceptable. Le gouvernement a déjà reculé à propos de l'électrification des transports et des mesures. Il doit plutôt bonifier sa stratégie automobile, notamment en ayant des objectifs plus ambitieux et agissant pour que nous ayons plus de véhicules électriques de régions comme l'Europe, non pas en en faisant moins comme le proposent les conservateurs.

• (1145)

[Traduction]

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, à la lecture de la motion des conservateurs, force est de constater qu'ils ne prennent pas pleinement en compte la question des véhicules électriques, que ceux-ci soient hybrides ou entièrement électriques. C'est vraiment décevant que l'opposition officielle fasse abstraction de ce pan important de l'industrie.

Je me demande si mon collègue bloquiste pourrait nous dire ce qu'il en pense, étant donné que le Québec a déjà offert des incitatifs à l'achat de véhicules électriques, tout comme le Manitoba et la Colombie-Britannique.

[Français]

Patrick Bonin: Monsieur le Président, la proposition des conservateurs est complètement rétrograde, selon nous. Par contre, le Québec, qui est effectivement un leader en matière d'électrification des transports, a besoin de l'appui du gouvernement fédéral. Pour ce faire, ça prend des mesures ambitieuses, et la dernière stratégie automobile qui a été présentée par le gouvernement, malheureusement, n'est pas ambitieuse. En termes de cibles, ce n'est pas suffisant.

Également, il n'y a absolument rien là-dedans au sujet des véhicules moyens et des véhicules lourds, alors qu'il faut faire l'électrification de ces véhicules. Il n'y a pas non plus de nouvel argent pour les bornes de recharge en région, les petits projets de bornes de recharge dont on a besoin pour déployer le système de recharge partout.

Alors, oui, les conservateurs sont rétrogrades, mais, d'un autre côté, on a besoin que les libéraux soient beaucoup plus ambitieux et qu'ils cessent d'écouter les constructeurs automobiles et le lobby automobile de l'Ontario, qui nous tirent vers le bas, ainsi que le lobby pétrolier, dont le gouvernement est grandement complice.

Marc Dalton (Pitt Meadows—Maple Ridge, PCC): Monsieur le Président, même si on ne fabrique plus d'automobiles au Québec — on en fabriquait auparavant à Sainte-Thérèse —, c'est une industrie très importante dans cette province. On y fabrique des pièces et des moteurs, entre autres. Il y a des milliers de travailleurs qui travaillent dans cette industrie.

Est-ce que le Bloc québécois peut parler de l'impact de la politique des libéraux sur le Québec et de cette diminution incroyable de plus de 1 million de voitures? Même si on ne fait pas l'assemblage complet de véhicules au Québec, cela a un impact sur la fabrication de pièces.

Travaux des subsides

Patrick Bonin: Monsieur le Président, à l'heure actuelle, il y a 130 000 emplois dans le domaine de la mobilité électrique au pays, et beaucoup de ces emplois sont au Québec. On prévoit d'ailleurs que ce nombre va tripler d'ici 2035. Le Québec ne fabrique pas de véhicules à essence. Il fabrique des autobus électriques, de petits camions électriques, de gros camions électriques, des trains et des tramways. Ça, nous sommes capables de le faire, et nous avons tout intérêt à développer les composantes, les batteries, les systèmes de bornes de recharge et le système électrique.

C'est là-dedans que les emplois de l'avenir sont, et c'est là-dedans qu'on devrait investir. Ce n'est pas en suspendant toutes les mesures environnementales et en les abolissant, comme souhaitent le faire les conservateurs, qu'on va avancer. Le Québec est tiré vers le bas par le gouvernement fédéral actuellement, alors que nous pourrions être des leaders mondiaux. Nous nous faisons mettre des bâtons dans les roues, et le gouvernement fédéral fait des investissements qui contribuent au problème, alors qu'il doit appuyer les solutions qui existent au Québec et pour lesquelles on a besoin d'argent.

Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Monsieur le Président, la semaine dernière, en ouvrant le journal, j'ai été surpris de voir que le premier ministre de l'Ontario, Doug Ford, un conservateur, avait eu l'audace de demander au Québec d'abandonner ses cibles de vente de véhicules électriques. Aujourd'hui, les conservateurs ont mis sur la table une motion qui vise à faire à peu près la même chose, dans d'autres mots, en disant qu'on n'aidera plus le secteur de l'électrification des transports.

Il semble que les deux partis conservateurs, le parti fédéral et celui de l'Ontario, s'allient avec certains donneurs de leçons qui cherchent à nuire à ce mouvement au Québec. Comment mon collègue le porte-parole du Bloc québécois en matière d'environnement voit-il ça?

Patrick Bonin: Monsieur le Président, le Québec a tout à gagner à se libérer rapidement des hydrocarbures. Juste pour l'achat de pétrole, plus de 10 milliards de dollars par année s'en vont à l'extérieur du Québec. L'Ontario, la Saskatchewan, l'Alberta, les conservateurs, les pétrolières et les constructeurs automobiles vont dans le sens contraire de l'électrification. Nous espérons que ce gouvernement va finir par se tenir debout et proposer des mesures pour que le Québec s'affranchisse des hydrocarbures et non pour que les pétrolières continuent de faire des profits.

• (1150)

[Traduction]

Scot Davidson (New Tecumseth—Gwillimbury, PCC) Monsieur le Président, je suis heureux de pouvoir m'exprimer sur la motion des conservateurs qui vise à protéger le secteur canadien de l'automobile et à le faire croître. Je partagerai mon temps de parole avec le député de Windsor-Ouest.

Dans mon rôle de député de New Tecumseth—Gwillimbury, j'ai l'honneur de représenter les travailleurs de l'usine de fabrication de Honda Canada située à Alliston, en Ontario. D'une superficie de 4 millions de pieds carrés, cette usine célèbre cette année son 40^e anniversaire. Les 4 200 employés de Honda Canada construisent des véhicules pour des Canadiens de tous les horizons, notamment la Civic, désignée voiture canadienne de l'année 2026. Ils sont hautement qualifiés et expérimentés, et ils comptent parmi les meilleurs au monde dans leur domaine.

Chaque année, ils produisent plus de 400 000 véhicules. Cette usine achète pour plus de 3 milliards de dollars de pièces auprès de fournisseurs canadiens, soutenant ainsi environ 30 000 emplois directs partout au pays. Ses travailleurs s'investissent également dans leur milieu, auprès d'organismes caritatifs et dans le cadre d'initiatives qui améliorent la vie de tous les Canadiens. Cependant, malgré tous leurs efforts, ils sont négligés par un gouvernement libéral qui a laissé la production et les investissements décliner, les perspectives d'emploi disparaître et l'incertitude s'installer dans ce secteur névralgique.

Depuis que les libéraux sont au pouvoir, la production automobile au Canada n'a pas cessé de baisser, passant de 2,3 millions de véhicules en 2016 à 1,2 million l'année dernière. Ce déclin se poursuit. Au cours du premier mois de 2026, les exportations de voitures et de camionnettes ont chuté de pas moins de 32,5 %.

Les travailleurs canadiens en subissent les conséquences. Au cours de la dernière décennie, des milliers de postes ont disparu dans la production de voitures et dans l'assemblage de camionnettes. Les licenciements à grande échelle dans de grosses usines ont eu des répercussions au-delà des chaînes de production pour frapper les fournisseurs et les PME qui contribuaient à leurs activités.

De plus en plus, les décisions d'investissement dans le secteur automobile se prennent à l'extérieur du Canada. Les grands constructeurs engagent des milliards de dollars et ils créent des milliers d'emplois dans d'autres pays, déplaçant ainsi l'avenir de l'industrie à l'extérieur de nos frontières.

Alors que, à sa nomination, le premier ministre avait promis de protéger les emplois dans le secteur automobile, le secteur a perdu des emplois au cours de chacun des mois de sa première année à la tête du pays. Il avait déclaré qu'il agirait à un rythme que les Canadiens n'avaient jamais vu auparavant, mais personne ne s'attendait à ce que ce rythme débridé s'applique aux pertes d'emplois.

L'approche des libéraux à l'égard du secteur de l'automobile ne constitue pas une véritable stratégie. Il s'agit plutôt du déclin contrôlé d'une industrie qui en arrache depuis un certain temps. Les enjeux sont énormes, et les problèmes sont nombreux. Dans leur approche, les libéraux supposent que nous pouvons nous mettre à construire plus de véhicules électriques et ainsi compenser la perte de l'accès au marché américain en les vendant en Europe, mais cela ne correspond pas à la réalité du marché. À l'heure actuelle, moins de 2 % des véhicules que nous exportons sont destinés à l'Europe, et celle-ci est en train d'adopter des règles qui favoriseront les véhicules construits chez elle.

Par ailleurs, les droits de douane américains alourdissent considérablement les coûts pour les constructeurs canadiens, et le système de crédits établi par le gouvernement est loin de compenser ces coûts. Il en résulte un plan qui expose notre secteur de l'automobile à des pressions et à une incertitude accrues, sans offrir une trajectoire claire pour l'avenir. Notre pays a besoin d'un plan qui protégera nos emplois dans le secteur de l'automobile ici même, chez nous, et qui renforcera notre position afin de garantir des échanges libres de droits de douane avec les États-Unis.

Travaux des subsides

Personne n'a le monopole des bonnes idées. En sa qualité de loyale opposition de Sa Majesté, le Parti conservateur promet de véritables solutions dans cette motion que le gouvernement doit adopter d'urgence. Nous devons faciliter l'achat de véhicules construits ici même au pays. En supprimant la TPS sur les véhicules fabriqués au Canada, nous contribuerions à combler l'écart entre ce que nous produisons et ce que les Canadiens peuvent se permettre, contrairement au plan libéral qui ferait bénéficier les fabricants étrangers de mesures incitatives au lieu d'appuyer la production au Canada.

• (1155)

Nous devons aussi établir un lien direct entre l'accès au marché et la production. Grâce au plan conservateur, les fabricants qui construisent des véhicules au Canada acquerraient la capacité de vendre des véhicules ici sans payer les droits de douane imposés par nos partenaires nord-américains. Cela crée un encouragement clair et immédiat à investir dans les installations canadiennes, les travailleurs canadiens et les chaînes d'approvisionnement canadiennes. L'industrie de l'automobile est continentale, et le plan garantirait au Canada une place centrale dans cette industrie.

Le plan aurait aussi comme avantage de renforcer la chaîne d'approvisionnement nord-américaine en faisant en sorte que plus de pièces et plus de travail soient faits ici même, en Amérique du Nord. Cela favoriserait la création d'emplois dans l'ensemble de l'économie, y compris parmi les fabricants canadiens de pièces, parmi les fournisseurs locaux et parmi les milliers de PME qui dépendent du secteur de l'automobile.

J'ai fait la connaissance de bon nombre de ces fournisseurs l'an dernier. L'un d'eux m'a raconté une histoire différente à propos des complications que leur avait imposées le gouvernement libéral lorsque le temps est venu de gérer les formalités administratives liées aux tarifs, à la remise des droits de douane et aux règles visant l'importation et l'exportation. Les fournisseurs sont pressés de toutes parts: ils subissent la pression de Trump à l'étranger et le fardeau imposé par le gouvernement au Canada. Notre plan s'attaque à ce problème pour qu'ils puissent se concentrer sur la production, l'embauche de travailleurs et la croissance de leur entreprise.

La stratégie de l'automobile des libéraux comporte aussi un autre problème important: l'incessante obsession des véhicules électriques. Après avoir renoncé à leur désastreux projet d'obliger les gens à acheter des véhicules électriques, ils ont décidé plutôt d'offrir une remise sur le prix d'un véhicule électronique. Donc, ils vont utiliser les deniers publics pour donner de l'argent à des riches qui achètent des voitures électriques que les Canadiens ordinaires ne veulent pas et n'ont pas les moyens de s'offrir. Cette remise ne favorisera aucunement la production des véhicules éconergétiques et à émission zéro qui sont déjà construits au Canada, y compris ceux de Honda.

Notre plan consisterait plutôt à harmoniser nos règles sur les émissions avec celles des États-Unis afin que les constructeurs puissent fabriquer des véhicules pour le marché nord-américain, plutôt que pour deux systèmes distincts. Les coûts seraient réduits, et la production au Canada serait maintenue, y compris celle de véhicules hybrides.

Nous traversons une période d'incertitude économique bien réelle. Les conflits dans le monde et les relations internationales tendues exercent des pressions sur notre économie. Pendant ce temps, les libéraux adoptent une approche du secteur de l'automobile

qui ne fait qu'empirer les effets de l'incertitude. Les politiques libérales obligent les fabricants à deviner et, quand les entreprises sont dans une telle situation, elles s'abstiennent d'investir. Cependant, l'incertitude qu'aggravent les libéraux est ressentie non seulement dans les salles des conseils d'administration, mais aussi dans les usines, par les travailleurs qui ne savent pas si leur emploi est solide, et aussi dans des collectivités entières, par les personnes qui comptent sur les constructeurs d'automobiles pour subvenir aux besoins de leur famille et pour faire tourner l'économie locale.

La motion a pour objet de rétablir la stabilité d'un secteur qui fait vivre des centaines de milliers de Canadiens. Elle vise à gagner la confiance des constructeurs pour qu'ils produisent, investissent et embauchent au Canada. Les conservateurs ont un plan qui reflète le véritable fonctionnement de l'industrie de l'automobile et qui stimulerait la production au Canada, renforcerait notre place en Amérique du Nord et améliorerait les perspectives des travailleurs et de leur famille. Les travailleurs de Honda à Alliston, que je représente, et les autres travailleurs du pays ont prouvé qu'ils sont capables de soutenir la concurrence et de réussir à la tâche jour après jour. Il est temps que le gouvernement libéral les appuie en votant pour notre motion.

Le plan conservateur reconstruirait notre base industrielle, rétablirait la confiance au Canada et ferait en sorte que notre pays demeure fort et indépendant et qu'il prenne la place qui lui revient dans le monde.

L'hon. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.): Monsieur le Président, le problème est que les conservateurs fondent leur plan entier sur le monde et l'environnement de 1965, qui ne sont plus ceux où nous vivons. À cette époque, il y avait trois grands constructeurs d'automobiles aux États-Unis et au Canada: Ford, Chrysler et GM. Aujourd'hui, il y en a des dizaines. En 1965, la quasi-totalité de la production avait lieu aux États-Unis et au Canada, et elle était à forte intensité de main-d'œuvre. Aujourd'hui, beaucoup de constructeurs vendent leurs véhicules au Canada, mais les fabriquent ailleurs, et la construction est beaucoup plus automatisée.

En outre, les chaînes d'approvisionnement étaient concentrées dans notre région du monde, aux États-Unis et au Canada. Aujourd'hui, elles sont beaucoup plus mondialisées. Des maillons de ces chaînes se trouvent un peu partout dans le monde.

Comment l'honorable député peut-il nous dire que le plan de son parti fonctionnerait dans le contexte d'aujourd'hui?

• (1200)

Scot Davidson: Monsieur le Président, un mot revenait sans cesse dans mes discussions: l'incertitude. C'est ce qui nuit aux emplois et aux investissements.

Prenons, par exemple, l'obligation relative aux véhicules électriques. Pendant des années, le gouvernement a multiplié les discours à ce propos, sans compter les 10 années passées à tenter de vendre la taxe sur le carbone aux Canadiens, mais bon, revenons au sujet qui nous occupe. L'obligation relative aux véhicules électriques a plongé l'industrie dans un climat d'incertitude. Aujourd'hui, les libéraux disent vouloir annuler cette obligation, alors qu'elle figure toujours dans la loi, faute d'avoir été abrogée. Elle demeure donc en vigueur, et les entreprises doivent toujours s'y conformer. Nous ne savons même pas quelles seront les exigences concernant les émissions d'échappement, ce qui laisse les entreprises dans une incertitude persistante.

Travaux des subsides

Terry Dowdall (Simcoe—Grey, PCC): Monsieur le Président, avant le redécoupage des circonscriptions électorales, l'usine de Honda faisait partie de ma circonscription. Je suis très heureux que le député qui la représente aujourd'hui prenne acte de ce qui se passe dans notre collectivité. Je connais bien l'importance de Honda. De nombreux résidents de ma circonscription y travaillent. De plus, Honda joue un rôle remarquable sur le plan communautaire et philanthropique.

Le député de New Tecumseth—Gwillimbury pourrait-il nous dire ce qu'il entend sur le terrain et nous expliquer pourquoi les Canadiens ont besoin du plan présenté par les conservateurs?

Scot Davidson: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Simcoe—Grey de représenter les formidables habitants de New Tecumseth depuis toutes ces années.

J'aimerais revenir sur la question de l'incertitude. C'est le problème avec le gouvernement, et c'est ce que nous disent de nombreux fabricants de pièces et responsables d'usines, y compris Honda, que nous visitons. Les entreprises ont besoin de certitude pour investir. Elles doivent connaître les règles du jeu, mais, à l'heure actuelle, personne ne les connaît. Pendant la campagne électorale, le premier ministre avait promis qu'il conclurait un accord avec Donald Trump avant juillet. Ce n'est pas moi qui l'ai dit, c'est lui. Je voudrais que le gouvernement comprenne qu'en tant qu'opposition officielle, notre rôle est de l'aider à donner le meilleur de lui-même.

[Français]

Mario Beaulieu (La Pointe-de-l'Île, BQ): Monsieur le Président, les conservateurs ont raison de dire que les libéraux n'ont pas de plan pour réduire les droits de douane américains, mais, eux, ce qu'ils proposent, ce n'est pas un plan, c'est un alignement inconditionnel sur les positions de Donald Trump. C'est une capitulation préventive.

Toutes ces exemptions de taxes pour les véhicules canadiens, et non pour les véhicules étrangers, combien cela coûterait-il?

Est-ce possible que, justement, M. Trump interprète ça comme des tarifs contre les véhicules américains et que ça ait l'effet contraire?

[Traduction]

Scot Davidson: Monsieur le Président, je suis désolé, mais j'ai manqué la première partie de la question de mon collègue.

La première chose dont j'aimerais parler, c'est de l'incertitude. Quand j'étais dans ma circonscription, la semaine dernière, mes concitoyens m'ont principalement demandé où en étaient les négociations de l'Accord Canada—États-Unis—Mexique. Où en est l'accord avec les États-Unis? C'est une entente des plus secrètes. Le gouvernement ne nous donne aucune information. Quel est son plan?

Harb Gill (Windsor-Ouest, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole non pas pour exposer une théorie abstraite, mais pour relayer un témoignage, celui d'hommes et de femmes qui se lèvent avant l'aube, qui pointent à l'arrivée, qui bâtissent, soudent, assemblent et ne demandent qu'une seule chose à leur pays et à ses dirigeants: qu'ils défendent leur cause, tout comme eux-mêmes défendent la cause de leur nation.

Je parle au nom des braves gens de Windsor, d'Oshawa, de Kitchener, d'Oakville, d'Ingersoll, de Simcoe—Grey, de Brampton et de New Tecumseth, au nom de tous les travailleurs qui tiennent entre leurs mains le cœur battant de l'industrie de l'automobile can-

nadienne. Je parle au nom de collectivités où une usine n'est pas seulement un lieu de travail, mais l'épine dorsale de l'économie locale, le pilier de la vie familiale et la promesse que, si nous travaillons dur, nous pouvons améliorer notre sort.

Commençons par une simple vérité. On nous répète souvent, avec une grande assurance, qu'un nouveau gouvernement a été élu, mais la plupart des Canadiens ne se laissent pas convaincre si facilement. Ils se savent que c'est le même gouvernement libéral qui est au pouvoir depuis 2015. L'histoire que nous allons raconter est celle d'un gouvernement qui dirige le pays depuis une dizaine d'années. Les Canadiens se souviennent de s'être fait dire, au cours de cette décennie, que le budget s'équilibrerait de lui-même. Ils se souviennent d'une approche très désinvolte face aux déficits, comme si les principes et les objectifs budgétaires n'avaient plus d'importance. Même lorsque des inquiétudes étaient soulevées, la réponse était trop souvent: « Qui s'en soucie? » Les travailleurs de Windsor s'en soucient. Les familles qui jonglent avec leurs factures s'en soucient. Les aînés qui tentent de joindre les deux bouts s'en soucient. Les jeunes Canadiens qui se demandent s'ils auront un avenir dans ce pays s'en soucient.

Examinons les faits un instant. En 2015, nous comptons environ 1,5 million d'emplois dans le secteur secondaire. Aujourd'hui, près d'une décennie plus tard, nous en comptons environ 1,56 million. Cela représente une augmentation d'environ 60 000 emplois, soit à peine 4 % de plus. Au cours de cette même période, la population canadienne a augmenté de quatre à cinq millions de personnes, soit une hausse de 10 % à 12 %. Nous avons accueilli des millions de personnes de plus dans notre pays, mais nous n'avons guère créé suffisamment d'emplois dans le secteur qui fait tourner notre économie. Ce n'est pas de la croissance. C'est simplement davantage de personnes qui se disputent les mêmes chances.

Prenons le secteur de l'automobile, car Windsor ne se contente pas de participer à cette industrie; elle en est le pilier. En 2016, le Canada produisait plus de deux millions de véhicules par année. Aujourd'hui, ce chiffre s'élève à environ 1,2 million, soit une baisse d'environ 35 %. Rien que depuis 2019, la production a chuté d'environ 33 %. Pendant ce temps, les États-Unis se maintiennent à des niveaux comparables à ceux d'avant la pandémie, mais le Mexique progresse, et le Canada, comme nous le savons, prend du retard.

La triste réalité est que, lorsque la production baisse, les emplois diminuent en conséquence. Des dizaines de milliers d'emplois dans le secteur manufacturier ont été perdus. Les chaînes de montage disparaissent et les fournisseurs de pièces sont soumis à une pression immense. Il ne s'agit pas seulement d'un déclin. C'est de l'instabilité et de l'incertitude. Ce sont des travailleurs qui se demandent s'ils auront encore un emploi la semaine prochaine, des familles qui se demandent si leur prochain chèque de paie est assuré et des parents qui se demandent si leurs enfants devront quitter la ville, la province ou le pays pour trouver des débouchés.

Notre économie affiche une croissance d'environ 1 %. En termes aéronautiques, elle avance à la vitesse de décrochage, et certainement pas aux vitesses sans précédent promises par le premier ministre. Un pays ne peut pas se laisser porter par le courant. Il doit mettre le cap résolument sur la prospérité. Le gouvernement, lui, veut nous emmener dans l'autre direction.

Travaux des subsides

Une préoccupation plus profonde se manifeste, une préoccupation que les Canadiens ressentent de plus en plus, même si elle n'est pas toujours exprimée à voix haute. C'est que le gouvernement a perdu le cap. Il ne semble pas savoir ce qu'il veut faire. Il est déchiré par la lutte entre les idées, les idéologies et les factions rivales au sein du parti. Il semble avoir érigé sa propre muraille de droits de douane contre quiconque tente d'investir ou de construire au Canada.

Au lieu d'atténuer les risques pour nos systèmes manufacturiers et commerciaux, au lieu de les protéger contre les chocs, nous avons ajouté de l'incertitude avec des politiques imprévisibles qui font qu'il est plus difficile pour les entreprises de planifier, d'investir et de croître. Résultat: aucune clarté, aucune orientation, mais beaucoup d'hésitation. Le gouvernement est coincé entre des choix et de plus en plus figé dans l'inaction. Ce qu'il nous donne, ce sont des annonces, des conférences de presse et des idées recyclées, mais la population demande où sont les résultats. Comme on le sait bien, on ne peut pas faire fonctionner une économie seulement avec des annonces. On ne peut pas bâtir une industrie sur de l'incertitude. On ne peut pas atténuer les risques qui pèsent sur une base manufacturière fragile en accumulant les règlements qui étouffent la concurrence et ralentissent les investissements. Et chose certaine, on ne peut pas diriger un pays quand on ne sait même pas où on va.

• (1205)

Malheureusement, ce sont les travailleurs, les familles et les entrepreneurs canadiens qui en paient le prix. Les acteurs du secteur manufacturier disent la même chose au gouvernement: des politiques sont adoptées, puis annulées. Des obligations sont imposées, puis éliminées. Des règlements sont ajoutés à d'autres règlements sans tenir compte de leur impact sur la concurrence. Il y a des barrières à l'intérieur même du pays, où le libre-échange interprovincial n'est encore qu'un rêve. La main-d'œuvre est incapable de se déplacer librement pour aller là où les emplois se trouvent, et les entreprises se demandent comment elles peuvent soutenir la concurrence internationale quand elles ne peuvent même pas être concurrentielles au pays. Les entreprises soutiennent qu'elles doivent traverser des ouragans d'incertitude tout en avançant à l'aveuglette en raison du baratin que débitent constamment nos amis d'en face.

Quand les entreprises doivent avancer sans rien voir, elles ralentissent, reportent des investissements, ou s'en vont ailleurs, où les conditions sont plus calmes, prévisibles et cohérentes. C'est exactement ce que nous voyons. Même les projets d'infrastructure qui doivent servir à soutenir cette industrie, la base même des échanges commerciaux, sont remis à plus tard. Le pont international Gordie-Howe, si essentiel à Windsor et à notre chaîne d'approvisionnement nationale, n'est toujours pas ouvert. Nous ne savons pas quand il ouvrira et, à un moment où nous devrions accélérer les échanges commerciaux, nous sommes encore en train d'attendre.

Quelle est la solution? Nul besoin de réinventer la roue ou de lancer des slogans. Il suffit de revenir aux principes fondamentaux. C'est exactement ce que représente la proposition de la loyale opposition de Sa Majesté. Elle part d'une idée si simple, si ancrée dans la réalité, qu'elle trouve un écho au-delà de la politique. Si nous voulons vendre des voitures au Canada, nous devrions les construire au Canada. C'est un pacte de l'automobile nouveau, applicable de manière pratique et moderne, et non un retour nostalgique à une époque révolue. Il se résume à une idée simple: les entreprises qui construisent au Canada peuvent vendre leurs produits

au Canada en franchise de droits. Si elles investissent au Canada, elles obtiennent un retour sur leur investissement.

Nous lierions la production locale à l'accès au marché local. Nous récompenserions le travail effectué ici, dans notre pays. Nous supprimerions la TPS sur les véhicules fabriqués au Canada et soutiendrions directement les travailleurs canadiens de l'automobile. Nous harmoniserions les réglementations avec celles des États-Unis et éliminerions les obstacles qui font fuir les investisseurs. Nous garantirions l'accès au marché américain et serions concurrentiels là où cela compte le plus. Nous nous concentrerions sur la construction des infrastructures, de la connectivité et des corridors commerciaux internes qui permettraient réellement de faire croître le PIB, au lieu de nous contenter d'en parler.

La réalité, c'est que l'intégration de nos chaînes d'approvisionnement se fait avec nos voisins nord-américains, et non avec nos voisins européens ou asiatiques. La question à laquelle nous devons répondre n'est pas de savoir si nous collaborons avec nos voisins, mais si nous le faisons de manière stratégique.

Il y aura toujours des débats et des inquiétudes, mais nous devons évaluer toute approche à l'aune des faits. La voie actuelle a entraîné une baisse de 35 % de la production, une décennie de stagnation et une économie qui avance à pas de tortue. À un moment donné, il faut cesser de défendre le statu quo pour plutôt commencer à le changer. La vérité, c'est que si, à cause de nos mesures, il est plus facile de construire ailleurs, les entreprises construiront ailleurs. Si nous rendons la construction plus difficile au Canada, les investissements quitteront le Canada. Ce n'est pas de l'idéologie, c'est la réalité. Si nous ignorons cette simple réalité, nous perdrons davantage d'emplois, nous perdrons en productivité et nous perdrons des compétences. Une fois que les compétences et les talents ne seront plus là, ils ne reviendront pas.

Cela n'a rien à voir avec la gauche ou la droite. Il s'agit de savoir si le Canada croit encore à la fabrication, si nous croyons encore dans les travailleurs d'ici, dans l'industrie d'ici et dans la création de perspectives d'avenir rayonnantes, ou si nous nous résignons à un avenir timoré où le déclin constant prend l'aspect du progrès. Si nous continuons sur cette voie, nous savons déjà où cela nous mènera: il y aura davantage de stagnation, d'incertitude, de pertes et, finalement, de désespoir. Autrement dit, il s'agira d'un déclin contrôlé qui se traduira par une perte définitive.

Les habitants de Windsor, de tout le Sud-Ouest de l'Ontario et du Québec n'appellent pas à la perfection. Ils appellent à une vision structurante. Offrons-la-leur. Défendons la production. Défendons les travailleurs du Canada. Défendons le Canada.

• (1210)

L'hon. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.): Monsieur le Président, le député devrait faire plus attention aux mots qu'il choisit. Lorsqu'il rédige un discours, il devrait réfléchir à ce qu'il veut faire valoir réellement. Au début de son discours, il a parlé de la façon dont le gouvernement essaie de remanier des idées connues, mais il a poursuivi en affirmant littéralement que l'ensemble du plan des conservateurs n'était qu'une version remaniée d'un pacte de l'automobile datant de 1965. Soit dit en passant, ce pacte de l'automobile reposait entièrement sur le principe que les États-Unis d'Amérique s'intéressaient au commerce international. Or, les États-Unis d'aujourd'hui misent désormais sur le protectionnisme, ce qui ne favorise en rien le commerce international. Ils ne souhaitent commercer avec personne. Ils imposent des droits de douane au monde entier.

Travaux des subsides

Pourquoi le député pense-t-il que ce plan va soudainement changer cette dynamique?

• (1215)

Harb Gill: Monsieur le Président, c'est une excellente question.

Je parle encore à des gens qui travaillaient à l'époque où le Pacte de l'automobile était en vigueur. Mon oncle a travaillé pour la Ford Motor Company pendant près de 40 ans. Mon autre oncle a travaillé chez Chrysler pendant près de 35 ans. Ils connaissent ce pacte, et ils y repensent encore en disant: « Nous aimerions que le Pacte de l'automobile soit de retour. » Nous parlons à des gens à Windsor...

Une voix: Oh, oh!

Harb Gill: Monsieur le Président, puis-je répondre?

La triste réalité, c'est que notre capacité de production a diminué considérablement. Les États-Unis fabriquent 10 millions de véhicules, mais en consomment 13 millions. Nous en produisons 1 million et en consommons 2 millions, et le Mexique est en tête. Nous devons faire mieux.

Cheryl Gallant (Algonquin—Renfrew—Pembroke, PCC): Monsieur le Président, face à toutes ces fermetures d'usines — celles qui ont déjà eu lieu, certes, mais aussi celles qui viendront —, face aux licenciements massifs et aux inquiétudes et difficultés qui en découlent, tout ce que les libéraux trouvent à dire, c'est: « Eh bien, qu'ils fassent autre chose. Qu'ils fabriquent des véhicules militaires. »

En admettant que nous puissions trouver les entreprises prêtes à faire cela, à requalifier les travailleurs et à rééquiper les usines, j'aimerais demander au député de Windsor dans quelle mesure il est réaliste de demander à ces travailleurs et à ces usines de simplement faire autre chose?

Harb Gill: Monsieur le Président, les habitants de Windsor travaillent déjà à se diversifier, et ce depuis plus de 10 ans. Cependant, l'incertitude qui règne depuis un an et demi est sans précédent. Ils attendaient du gouvernement qu'il leur apporte des solutions, car les libéraux leur avaient fait des promesses. Ils leur ont dit: « Ne vous inquiétez pas. Nous aurons une entente d'ici le 21 juillet. Nous négocierons une meilleure entente. » Pourtant, il n'y a toujours pas d'entente.

Des usines sont courtisées par le Michigan et l'Ohio, et elles sont sur le point de partir, car elles ne peuvent pas survivre dans ce contexte. Nous faisons fuir les investissements et nous faisons fuir les travailleurs, car nous n'avons pas fait assez pour eux. En fait, nous n'avons rien fait pour eux, malheureusement. Il y a des gens qui veulent construire des usines ici, mais ils se plaignent de la réglementation et des politiques qui les empêchent d'être concurrentiels. Personne ne veut venir s'installer dans un endroit qui n'est pas concurrentiel.

Dominique O'Rourke (Guelph, Lib.): Monsieur le Président, je suis perplexe devant le fait que le député de Windsor ne se réjouisse pas que les investissements du gouvernement fédéral dans l'usine NextStar se traduisent par la création de 1 100 emplois dans sa circonscription. Les employés de Stellantis se réjouissent à l'idée de mettre en place un troisième quart de travail.

Les citoyens attendent du gouvernement qu'il les soutienne en cette période difficile où un partenaire commercial nous donne du fil à retordre. On parle beaucoup de « baisser les bras » de l'autre

côté de l'enceinte, mais les faits montrent que ces investissements ont porté leurs fruits par le passé.

Harb Gill: Les faits sont simples, monsieur le Président. La production du secteur automobile canadien a chuté de plus de 30 %, et le nombre d'emplois dans le secteur manufacturier a à peine augmenté, malgré les millions injectés au pays. Cela nous montre que l'approche actuelle ne fonctionne pas.

Ce que nous proposons relève du bon sens. Si l'on souhaite vendre des voitures au Canada, on devrait les fabriquer ici. En liant l'accès au marché à la production, en réduisant les obstacles réglementaires inutiles, en améliorant les infrastructures et en renforçant l'intégration nord-américaine, nous pouvons réduire les risques pour le secteur, attirer les investissements et préserver les emplois.

À l'heure actuelle, les entreprises sont confrontées à l'incertitude, aux droits de douane et à des messages contradictoires. C'est pourquoi les investisseurs hésitent. Le plan rétablirait la clarté, la compétitivité et la confiance de nos concitoyens.

L'hon. Arielle Kayabaga (London-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec ma collègue du Sud-Ouest de l'Ontario, la députée de Guelph.

C'est toujours un privilège de prendre la parole à la Chambre pour défendre les travailleurs, les personnes qui nous ont élus, et en particulier les travailleurs de notre région du Sud-Ouest de l'Ontario. Depuis si longtemps, le Sud-Ouest de l'Ontario est reconnu comme le cœur du secteur automobile canadien. Des villes comme London, Windsor, Ingersoll et St. Thomas sont profondément liées au secteur manufacturier. Cette reconnaissance est attribuable aux travailleurs. Les travailleurs de renommée mondiale de notre région nous ont permis de nous démarquer et de devenir une industrie compétitive au Canada, mais aussi dans le monde. C'est un honneur et un privilège de prendre la parole aujourd'hui au sujet de cette motion. Ce débat touche aux réalités auxquelles les Canadiens sont confrontés chaque jour.

Je voudrais commencer par quelques paroles très simples. Lorsqu'on élabore un plan pour les travailleurs sans leur parler, ce n'est tout simplement pas un plan. Soyons précis: ce n'est pas un plan. Il n'y a pas de plan sans les personnes qui doivent y participer. Le besoin d'emplois de qualité et bien rémunérés dans le secteur automobile est bien réel. Unifor, qui est le plus grand syndicat du secteur privé au Canada et qui représente plus de 40 000 travailleurs de l'automobile dans les secteurs de l'assemblage, de la fabrication de pièces et des concessions, n'a pas été consulté avant l'élaboration du grand plan des conservateurs. Nous sommes heureux de voir qu'ils travaillent enfin à un plan. Nous sommes heureux de les voir se joindre au débat, qui est mené depuis environ un an, non seulement par les travailleurs, mais aussi par les familles partout au pays, en particulier dans le Sud-Ouest de l'Ontario. Ils ne se joignent au débat que maintenant, mais il n'est jamais trop tard pour défendre les travailleurs au Canada. Il n'est jamais trop tard pour défendre les familles au Canada, nous sommes donc très heureux de voir ce débat se poursuivre. Cependant, ils n'ont procédé à aucune consultation auprès des travailleurs.

Travaux des subsides

Comment le savons-nous? John D'Agnolo, président du conseil national de l'automobile d'Unifor et président de la section locale 200 d'Unifor à Windsor, l'a dit sans détour: « Le plus frustrant, c'est qu'on s'attendrait à ce qu'on s'adresse aux experts qui doivent gérer cette situation au quotidien et qu'on discute avec notre dirigeant qui est partie prenante depuis le début. » Ce sont ses propos, pas les miens. Je veux que la Chambre les entende de nouveau. Les experts qui traitent cette question jour après jour, les travailleurs qui vivent cette réalité à Windsor, Ingersoll, Brampton et Oshawa, n'étaient pas présents dans la pièce quand ce plan a été élaboré. Ils n'ont pas été consultés. Il n'y a eu aucune discussion. Il n'y a eu aucun appel téléphonique. Lorsqu'ils ont réagi et fait part de leurs préoccupations publiquement et professionnellement, l'opposition s'est contentée de relayer les propos d'un dirigeant local qui approuvait le plan des conservateurs, sans mentionner les autres personnes, qui leur demandaient de les consulter. Comme je l'ai dit, cela confirme que ce plan n'est pas pour les travailleurs, comme il le prétend.

Je représente London-Ouest. Ingersoll se trouve dans ma circonscription. Je sais ce qui s'est passé chez CAMI Assembly. Je sais ce que cela signifie pour 1 200 travailleurs. Ils se sont présentés pour un emploi qui devait représenter l'avenir des véhicules électriques au Canada et ils ont découvert que l'usine fermait. J'ai parlé avec quelques-uns des dirigeants sur place. J'ai parlé avec les travailleurs et les familles concernées. Je ne peux que contester un plan au sujet duquel les travailleurs eux-mêmes ont exprimé de sérieuses préoccupations.

Je me permets de citer textuellement Unifor. La présidente nationale d'Unifor, Lana Payne, a écrit directement au chef de l'opposition. Elle a dit: « Nous saluons votre effort, mais nous demeurons sceptiques quant à l'efficacité de ce plan pour redémarrer les usines canadiennes actuellement à l'arrêt. En fait, nous craignons que ce plan ne vienne freiner la croissance future de l'industrie, ce qui, selon moi, n'est pas l'objectif que vous recherchez dans cet exercice. » C'est ce qu'elle a dit, à savoir que ce plan ne permettrait pas de « redémarrer », mais viendrait « freiner la croissance future ». C'est ce syndicat qui s'est battu pour les travailleurs de Brampton. C'est ce syndicat qui a soutenu les travailleurs d'Ingersoll. C'est Unifor qui dit aux députés de l'opposition que leur plan, conçu pour sauver le secteur automobile, ne pourrait pas fonctionner pour les usines qui ont le plus besoin d'être sauvées. Mme Payne a également précisé que les plans pour le secteur automobile devaient être rigoureux, bien documentés et défendables, et que les idées devaient s'ancre dans le vécu des travailleurs de l'automobile et être formulées en tenant compte des travailleurs de l'automobile et de leurs familles, ce qui n'était pas le cas ici.

• (1220)

Concernant le ratio production-ventes d'un pour un, l'élément central du plan conservateur, le président du conseil national de l'automobile d'Unifor a dit sans détour: « Cela signifie que nous n'avons pas besoin de Brampton, et que nous n'avons pas besoin d'Ingersoll, car nous ne vendons pas suffisamment de ces véhicules pour atteindre ce ratio d'un pour un ». C'est tout simplement faux de dire que nous n'avons pas besoin de Brampton et d'Ingersoll. Ce n'est pas ce que nous disons, et ce n'est pas un plan que quiconque devrait soutenir.

Le syndicat qui représente les travailleurs de Brampton est Unifor. La présidente nationale d'Unifor, Mme Payne, a également parlé des calculs mathématiques qui sous-tendent ce plan et qualifié de

« mathématiquement incorrecte » l'affirmation selon laquelle ce plan permettrait de ramener la production automobile canadienne à deux millions de véhicules par an. Elle a fait remarquer que l'industrie automobile est aujourd'hui mondiale, avec des dizaines de constructeurs automobiles qui construisent et vendent des voitures au Canada sans la moindre production locale. Le Pacte de l'automobile de 1965 a fonctionné parce que quatre constructeurs nord-américains dominaient à la fois la production et les ventes sur ce continent. Ce monde n'existe plus. On ne peut pas prendre 1965, le transposer en 2026 et appeler cela une stratégie.

Je tiens à être juste. Unifor a reconnu que la menace qui pèse sur le secteur automobile canadien « exige une attention particulière de la part du gouvernement, et ce, peu importe les allégeances politiques », et il trouvait encourageant de voir l'opposition aborder cette question. Comme je l'ai dit au début de mon intervention, nous sommes heureux de voir les conservateurs se joindre aux discussions qui occupent les Canadiens depuis plus d'un an. Je partage ce sentiment. L'opposition aborde enfin le secteur automobile de manière concrète, et ce débat revêt une importance capitale pour tous nos travailleurs, pour tous les Canadiens. Cependant, les travailleurs qui connaissent le mieux cette industrie ont examiné les propositions et déclaré que ces idées ne s'ancrent pas dans leur vécu. Elles n'ont pas été formulées en tenant compte des travailleurs de l'automobile. Elles ne sont pas suffisamment rigoureuses pour relancer ce qui doit l'être, et cela compte également. Il ne s'agit pas ici de marquer des points partisans, mais par simple respect pour ceux qui nous ont envoyés ici pour les représenter chaque jour, nous sommes censés adopter des politiques qui fonctionnent pour eux, et ce plan n'en est tout simplement pas une.

J'aimerais dire à la Chambre ce que fait notre gouvernement. Notre approche se présente ainsi. La différence entre l'approche conservatrice et celle du gouvernement ne se résume pas à des politiques et à des points à faire valoir. C'est un processus. C'est un processus que nous avons élaboré avec les travailleurs. C'est un processus que nous avons annoncé et sur lequel nous avons mené des consultations dans différentes régions et différents secteurs. Le gouvernement a discuté avec des syndicats comme Unifor, avec l'Association des fabricants de pièces d'automobile, avec des directeurs d'usine, avec des maires et avec des responsables du développement économique de tout le Sud-Ouest de l'Ontario, non pas après avoir annoncé un plan, mais avant de l'élaborer, puis d'en arriver au stade de son annonce.

Je sais à quoi cela ressemble. J'ai moi-même pris part à certaines de ces discussions. Il y a deux semaines, j'ai organisé une réunion à huis clos avec les responsables du développement économique de tout le Sud-Ouest de l'Ontario, en collaboration avec FedDev Ontario. Le secteur automobile était représenté dans le cadre de cette discussion. Les questions posées par ces dirigeants, les obstacles qu'ils ont décrits et les priorités qu'ils ont soulevées ont été rapportées à Ottawa afin d'y travailler avec nos collègues chargés de cette tâche, comme la ministre de l'Industrie et de nombreux autres collègues qui s'intéressent à l'incidence directe sur nos travailleurs. Voilà à quoi ressemble une consultation.

Travaux des subsides

Lorsque GM et Stellantis n'ont pas respecté leurs engagements de production au Canada, notre gouvernement a décidé de réduire le contingent de remise tarifaire de GM de 24 % et celui de Stellantis de 50 %. C'est le gouvernement qui dit clairement aux constructeurs automobiles que l'accès aux marchés canadiens s'accompagne d'obligations envers les travailleurs canadiens. Ils ne peuvent pas simplement prendre sans rien donner en retour à nos travailleurs. C'est cela, la consultation. C'est cela, prendre en compte les intérêts de nos travailleurs.

La réponse Canada-Ontario en matière de droits de douane, annoncée ce mois-ci, est une initiative conjointe fédérale-provinciale qui soutient directement les travailleurs par le truchement de programmes de reconversion, de perfectionnement et de partage du travail destinés aux secteurs touchés par les droits de douane. Les travailleurs de CAMI à Ingersoll, les travailleurs de toute la chaîne d'approvisionnement qui ont perdu des quarts de travail ou leur emploi à cause d'une guerre commerciale que nous n'avons pas déclenchée et qui est injustifiée, ces travailleurs sont au cœur de ce que notre gouvernement est en train de mettre en place. Ils ne sont pas une réflexion après coup. Ce ne sont pas simplement des personnes à qui nous allons annoncer ce que nous faisons. Nous travaillons directement avec eux, nous les consultons pour élaborer un plan qui réponde aux besoins très complexes de nos travailleurs et des familles canadiennes.

Je voudrais revenir une fois de plus sur Ingersoll, car chaque fois que ce débat sur les ratios de production, le cadre tarifaire et le pouvoir de négociation dans le cadre de l'ACEUM a lieu, je pense à la réalité humaine concrète que vit cette région. Les travailleurs qui ont construit la première usine de fabrication de véhicules électriques à grande échelle du Canada à Ingersoll croyaient qu'ils bâtissaient l'avenir de la base industrielle de ce pays. Ils avaient...

• (1225)

Le vice-président adjoint (John Nater): Je crains que le temps réservé au débat ne soit écoulé. La députée aura le temps d'y revenir pendant la période des questions et observations.

Le député d'Hamilton-Est—Stoney Creek a la parole.

Ned Kuruc (Hamilton-Est—Stoney Creek, PCC): Monsieur le Président, ce que nous venons d'entendre de la part de la députée d'en face, c'est qu'il faut plus de recherches et plus de temps pour mener des consultations, mais le gouvernement a eu un an pour conclure un accord et il n'a produit aucun résultat. Or, au cours de cette année-là, il y a eu des fermetures d'usine et des pertes d'emplois. Nous sommes maintenant au point mort dans nos pourparlers avec les États-Unis.

Nous, les conservateurs, avons présenté un plan clair qui prévoit un pacte de l'automobile libre de droits de douane, que la députée vient de passer 10 minutes à démolir. Je lui pose donc la question suivante: vous opposez-vous vraiment à un pacte de l'automobile libre de droits de douane? Est-ce que c'est ce que vous voulez dire à vos concitoyens?

• (1230)

Le vice-président adjoint (John Nater): Les députés doivent adresser leurs observations à la présidence.

La députée de London-Ouest a la parole.

L'hon. Arielle Kayabaga: Monsieur le Président, je trouve que la question du député d'en face est malhonnête, car elle ne tient pas compte du fait qu'il s'agit d'une...

Une voix: C'est du débat, du débat!

Le vice-président adjoint (John Nater): À l'ordre. La députée de London-Ouest a la parole.

L'hon. Arielle Kayabaga: Monsieur le Président, je vais reprendre ma réponse depuis le début. La question que pose le député d'en face est malhonnête. Elle ne tient pas compte du fait qu'il s'agit d'une guerre tarifaire injuste livrée contre les Canadiens. Nous collaborons avec les travailleurs de tous les secteurs touchés pour élaborer un plan qui répond aux besoins actuels et futurs.

Surtout, les conservateurs ont eu toute une année pour se joindre à cette discussion. Ils viennent de concocter un plan sans même consulter les travailleurs concernés. Je pense que nous avons la meilleure approche. Nous collaborons. Nous travaillons. Nous avons pris diverses mesures. Les travailleurs veulent une réponse du gouvernement.

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, j'apprécie bon nombre des remarques que mon collègue a formulées. C'est intéressant, car il semble que le Parti conservateur pense qu'il lui suffirait de claquer des doigts pour que, hop, les droits de douane disparaissent. Quelle absurdité!

En fin de compte, nous avons un gouvernement qui, depuis le premier jour, travaille sans relâche et fait tout ce qui est en son pouvoir pour régler la question des droits de douane. Contrairement aux conservateurs durant le premier mandat de Trump, nous n'allons pas capituler. Nous allons continuer de patienter et de négocier le meilleur accord possible pour les travailleurs canadiens et pour l'ensemble des Canadiens. Même si cela prend du temps, c'est ce que nous ferons.

Je me demande si ma collègue pourrait nous dire ce qu'elle en pense.

L'hon. Arielle Kayabaga: Monsieur le Président, pour reprendre ce que je disais tout à l'heure, notre gouvernement collabore avec des experts du secteur et avec les syndicats pour élaborer un plan qui dépasse une simple mesure tarifaire. Nous allons examiner et envisager l'avenir du secteur automobile et ce à quoi il ressemblera une fois la crise passée.

Notre gouvernement est malheureusement obligé de le faire. Les conservateurs, eux, ne peuvent pas le comprendre, car ils sont dans l'opposition depuis dix ans. Au cours de ces dix dernières années, c'est la première fois qu'ils élaborent un plan pour le secteur automobile, et ils l'ont fait sans même consulter les travailleurs. Je suis désolée, nous ne pouvons pas accepter leur plan. Nous devons continuer à travailler avec les Canadiens, avec les experts du secteur et avec les constructeurs automobiles afin d'établir un plan qui fonctionne pour le Canada.

Kelly DeRidder (Kitchener-Centre, PCC): Monsieur le Président, je tiens à souligner que nous venons littéralement d'entendre un député d'en face dire que le plan, la stratégie, des libéraux pour aider les travailleurs canadiens de l'automobile est de « patienter ».

Oui, nous avons proposé un plan, un plan plein de bon sens, qui permettrait aux travailleurs de continuer à exercer leur métier au Canada. Or, tout ce que le gouvernement a trouvé à faire est de passer au crible notre plan et de choisir les citations d'Unifor qui l'arrangent pour justifier son rejet.

Travaux des subsides

J'aimerais demander à la députée d'en face ce qu'elle a à dire au sujet de cette citation de la section locale 222 d'Unifor, qui décrit notre plan comme « un plan plein de bon sens pour protéger le gagne-pain de milliers de travailleurs du secteur automobile en Ontario ». Nous nous réjouissons de cette déclaration.

Qu'en pensez-vous?

Le vice-président adjoint (John Nater): Les observations doivent être adressées à la présidence.

La députée de London-Ouest a la parole.

L'hon. Arielle Kayabaga: Monsieur le Président, je suis contente que la députée d'en face ait remarqué qu'un grand nombre de déclarations ont été faites en réaction au plan rafistolé des conservateurs pour le secteur de l'automobile, un an après le début de la discussion.

Les conservateurs disent que notre stratégie consiste à patienter. Ce n'est pas ce que j'appelle patienter. Nous avons mis en place une stratégie en collaboration avec des experts de l'industrie, des constructeurs automobiles et des syndicats. Nous avons également offert de nombreuses mesures de soutien par l'intermédiaire de nos organismes régionaux pour que les travailleurs, même lorsqu'ils vivent des moments difficiles ou qu'ils perdent leur emploi, aient la possibilité de se recycler, d'acquérir d'autres compétences et de continuer à travailler. Malheureusement, je suis certaine que la députée n'a retenu qu'une seule des nombreuses déclarations qui ont été faites à ce sujet...

• (1235)

Le vice-président adjoint (John Nater): Nous reprenons le débat. La députée de Guelph a la parole.

Dominique O'Rourke (Guelph, Lib.): Monsieur le Président, à moins que l'idée consiste à ramener le Canada à une époque révolue, c'est carrément impossible de gérer le secteur automobile de 2026 avec des règles qui datent de 1965. Les députés d'en face disent qu'il faut un plan. Or, le 5 février dernier, le nouveau gouvernement a présenté un plan mis au point en en consultation avec les travailleurs et toutes les associations du secteur, un plan qui est unanimement salué.

Ce n'est pas la première fois que les conservateurs préparent un salmigondis de phrases plus ou moins logiques. En effet, le 12 février dernier, le député de Battle River—Crowfoot a présenté une motion de l'opposition conservatrice avec une stratégie de l'opposition. Au comité de l'industrie, nous avons déjà mené deux études sur le secteur automobile.

C'est important parce que les travailleurs de l'automobile et l'industrie ont besoin que nous mûrissions nos réflexions, mais nous avons un plan solide. C'est le contraire de ce que cette motion de l'opposition-ci propose. Cette proposition mal ficelée s'articule autour d'un nouveau pacte de l'automobile libre de droits de douane qui s'inspire du pacte de 1965. C'est un plan tellement archaïque qu'il nous ramènerait à avant l'avènement des ceintures de sécurité et de la norme canadienne de sécurité pour les voitures. À l'époque, seuls les grands constructeurs automobiles nord-américains dominaient la production, alors qu'aujourd'hui, ils représentent moins de 30 % de la production intérieure. Ils sont les seuls à appuyer cette proposition.

Aujourd'hui, les nombreux constructeurs évoluent dans un environnement mondialisé qui fonctionne très différemment. D'ailleurs, cette motion ne tient pas compte de l'écosystème dans son intégrali-

té, aussi bien les pièces que les minéraux critiques ou les concessionnaires, avec les implications qu'il suppose. La proposition arrive également trop tard tout en étant tournée vers le passé. Non seulement ce plan est archaïque, mais il n'est plus pertinent.

Notre stratégie, publiée le 5 février dernier, prévoit 3 milliards de dollars puisés à même le Fonds de réponse stratégique pour aider nos fantastiques constructeurs automobiles à tenir bon malgré les droits de douane illégaux et injustifiés. Il y a 1 milliard de dollars pour apporter un répit aux régions face aux droits de douane. Je connais des entreprises à Guelph, des fabricants de pièces, qui ont eu besoin de ce coup de pouce pour maintenir l'activité dans leurs ateliers et se positionner pour l'avenir. Le plan du gouvernement fédéral soutient les travailleurs, une notion qui est totalement absente de la proposition des députés d'en face.

Cette prétendue proposition attend que Washington, et non le Canada, prenne les choses en main. Or, pour qu'une stratégie soit efficace, il faut que ce soit nous qui prenions les choses en main. Cette proposition consiste à attendre une permission et elle est tournée vers le passé. C'est comme faire le pied de grue près du téléphone dans l'espoir que son petit ami tout sauf fiable appelle. Pour ma part, je pense que nous devrions plutôt revoir nos plans.

Bien sûr, nous voulons qu'il n'y ait pas de droits de douane. On peut difficilement qualifier cette idée de nouvelle. Voulons-nous préserver un secteur automobile hautement intégré qui a profité au Canada comme aux États-Unis? C'est indéniable. C'est l'objectif. Néanmoins, nous pouvons avoir des plans d'urgence et une stratégie tournée vers l'avenir qui tienne compte de tendances mondiales telles que l'électrification.

Notre secteur automobile ne peut pas dépendre de l'orientation politique de nos voisins. Ce n'est pas judicieux et ce n'est pas viable, dans tous les sens du terme. Les travailleurs ont rejeté cette proposition, mais leur voix a été ignorée.

Je vais lire à la Chambre les propos tenus par John D'Agnolo, président de la section locale 200 d'Unifor et président du Conseil de l'automobile: « Le problème, c'est qu'il [le chef de l'opposition] est allé de l'avant sans consulter Unifor, et c'était vraiment très contrariant de voir ce qu'il a mis en place en sachant que nous serions dans le pétrin ». Il a aussi déclaré: « Il n'a pas tenu compte des moteurs. C'est un excellent exemple. Il n'a pas tenu compte des importations. Il n'a pas tenu compte des exportations de pièces que nous fabriquons, ce qui est décourageant. » Il a poursuivi: « Il n'a pas pris en compte le fait que le principe du un pour un signifierait qu'ils n'auraient pas besoin de fabriquer un produit à Brampton. Ils n'auraient pas besoin de fabriquer un produit à Ingersoll, et ils n'auraient pas besoin d'un troisième quart de travail chez Stellantis. » Il a ajouté: « On dirait qu'il s'est inspiré de 1965, et qu'il a essayé d'y intégrer des détails. Aujourd'hui, l'industrie est totalement différente. » Il a ensuite déclaré: « C'est parce qu'ils ne nous ont pas consultés, nous qui travaillons dans cette industrie tous les jours. C'est donc contrariant pour nous. »

Cela me contrarie également. Depuis quelques heures, nous entendons les conservateurs dénigrer le secteur automobile et parler de cette décennie de déclin, mais nous avons les meilleurs travailleurs de l'automobile au monde. La preuve en est qu'en avril 2024, Honda a annoncé un investissement de 15 milliards de dollars dans une usine de véhicules électriques à Alliston, et ils sont prêts à se lancer. Nous savons que l'usine Toyota de Cambridge est l'usine la plus récompensée au monde pour sa qualité. De plus, elle a enregistré des ventes records en 2025.

Travaux des subsides

Je ne sais pas d'où les députés de l'opposition tiennent leur information, mais ils dénigrent un secteur important alors qu'il a besoin de notre soutien. Il a besoin de stabilité, et il a besoin d'unité.

• (1240)

Les conservateurs ne proposent pas de voie réaliste pour atteindre les 2 millions de véhicules par an. D'où vient d'ailleurs ce chiffre? Ils ne présentent aucun plan pour soutenir cette nouvelle production, et ils n'ont aucune explication juridique ou opérationnelle concernant leurs modèles en franchise de droits de douane ni la manière dont ils parviendraient comme par magie à cet objectif, alors qu'ils n'ont aucune expérience de la négociation d'un tel accord dans un contexte comme celui-ci.

Les députés de l'opposition n'ont aucune vision concernant les batteries, les minéraux critiques ou l'avenir de l'assemblage. Ils ignorent tout ce qui entre réellement dans la fabrication des véhicules aujourd'hui. Nous nous penchons sur les chaînes d'approvisionnement en batteries, les minéraux critiques et les plateformes de véhicules électriques. Les conservateurs n'ont aucun plan concernant les systèmes autonomes ou la fabrication de nouvelle génération. Ils ne prennent pas en compte les évolutions mondiales en matière de véhicules électriques et les normes d'émissions modérées.

À l'échelle mondiale, 20 % de tous les véhicules sont des véhicules électriques. Le marché s'oriente dans cette voie. Aux États-Unis, 20 % de tous les véhicules de luxe vendus sont des véhicules électriques. Pourquoi? Parce que la technologie est excellente. Les gens les adorent. Leur adoption va donc se généraliser, et cette technologie s'étendra aux véhicules moins chers. Comme pour la plupart des tendances, les gens les choisiront.

Depuis la reprise des travaux de la Chambre en septembre, les conservateurs ont demandé un débat exploratoire sur le secteur automobile, ils ont présenté deux motions au comité de l'industrie et ils proposent aujourd'hui ce triste plan. La seule constance dans toutes ces propositions, c'est, d'une part, l'absence de consultation et, d'autre part, leur offensive contre les véhicules électriques. Ce n'est pas surprenant, car en mars, le chef de l'opposition est intervenu dans un balado où il a qualifié la politique de carboneutralité de « prétexte ». Il a déclaré: « Ce ne sont que des conneries. » Il a parlé de la « fraude de la carboneutralité » qui « prive de possibilités les personnes qui font réellement le travail ». Le discours est assez clair.

Une compréhension même superficielle de la science et de la situation mondiale donnerait aux députés un portrait bien différent du changement climatique et des véhicules électriques. J'ai travaillé pendant 10 ans pour une compagnie d'assurance. Les réassureurs mondiaux croient au changement climatique. Ils ne sont vraiment pas des tenants de la gauche engagée. Ils constatent la fréquence et la gravité des phénomènes, et ils savent que nous devons agir.

Les députés de l'opposition ont tellement d'aversion pour les véhicules électriques qu'ils seraient prêts à sacrifier l'avenir de l'industrie automobile. Fermeraient-ils l'usine de batteries de Windsor, qui emploie 1 100 personnes, alors même qu'elle commence à produire en masse, ou la plus grande usine de batteries pour véhicules électriques du Canada, située à St. Thomas, qui devrait créer 3 000 emplois? En examinant les résultats de vente de Toyota pour le mois de février, on constate que les ventes de véhicules électriques ont représenté 55,9 % de toutes les ventes. Pourquoi en est-il ainsi? C'est parce que les consommateurs trouvent commode de pouvoir

recharger leur véhicule chez eux. C'est également beaucoup moins coûteux, et la conduite est excellente.

Si l'on revient sur les ventes records de Toyota en 2025, les véhicules électrifiés ont continué d'être en première ligne pour Toyota Canada cette année-là, avec une augmentation de 5,4 % par rapport à l'année précédente et une part de 49,7 % de toutes les ventes de 2025. C'est indéniablement la direction que prend le marché.

Cela ne concerne pas uniquement les véhicules de tourisme. Aux États-Unis, Tesla a ouvert sa première station Megacharger accessible au public pour les clients du Tesla Semi. Des dépenses massives ont été consacrées aux infrastructures, car l'avenir est électrique. De plus en plus, les véhicules miniers lourds sont électrifiés et dotés du freinage par récupération pour leur descente dans la mine.

Ce plan conservateur risque d'entraver la croissance future du secteur des véhicules électriques. Il lui met des bâtons dans les roues. Unifor nous a avertis que la proposition du Parti conservateur pourrait entraver la croissance à l'avenir, car elle ne tient pas compte des pressions concurrentielles exercées par les États-Unis et par l'Union européenne et qu'elle ne prévoit aucune stratégie d'électrification à long terme, et encore moins une stratégie intégrée.

Soyons indulgents. Les députés d'en face n'ont jamais rien négocié de tel, alors comment pourraient-ils savoir? Leur proposition risque d'affaiblir la position du Canada dans le cadre des négociations de l'Accord Canada—États-Unis—Mexique, et la proposition relative à la TPS pourrait être considérée comme une barrière non tarifaire. Le Parti conservateur prévoit de mettre fin aux subventions pour les véhicules électriques et il rejette les mesures d'incitation à l'électrification. Cela nuit au Canada et au segment de la construction automobile mondiale qui connaît la croissance la plus rapide.

Pourquoi la Chambre adopterait-elle un plan boiteux alors que Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada, Unifor et la Corporation des associations de détaillants d'automobiles, qui ont tous approuvé le plan du gouvernement il y a un mois, n'ont même pas été consultés?

Le plan des conservateurs ne tient pas compte des meilleurs travailleurs de l'automobile au monde. Ils n'ont aucun plan pour soutenir l'industrie, dont ils négligent l'avenir. Le nouveau gouvernement du Canada, lui, a un plan — un plan rigoureux qui est tourné vers l'avenir. C'est celui-ci que j'appuierai.

• (1245)

Ned Kuruc (Hamilton-Est—Stoney Creek, PCC): Monsieur le Président, le collègue de la députée, le secrétaire parlementaire, vient de dire qu'une partie du plan et de la stratégie consistait à patienter. J'aimerais savoir si la députée souscrit à cette idée et si elle pense que les travailleurs du secteur de l'automobile qui sont au chômage devraient adhérer à la stratégie qui consiste simplement à patienter.

Dominique O'Rourke: Monsieur le Président, nous avons investi 3 milliards de dollars dans le Fonds de réponse stratégique, 1,5 milliard de dollars dans les infrastructures afin d'apporter de la certitude en matière d'électrification et 1 milliard de dollars pour atténuer l'impact des droits de douane. Ce n'est pas ce que j'appelle patienter. Nous ne nous limitons pas à patienter quand nous proposons des mesures pour soutenir et former les travailleurs, aider les usines de fabrication d'automobiles à se rééquiper et aider les fabricants de pièces automobiles à garder les travailleurs dans les usines.

Travaux des subsides

J'ai confiance en nos ambassadeurs et en nos équipes de négociation. Nous voulons tous que les droits de douane sur les véhicules soient éliminés.

Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC): Monsieur le Président, nous voulons tous certaines choses. Les Canadiens, eux, veulent obtenir un accès libre de droits de douane au marché américain. Quel est le plan à cet égard? Les libéraux disent sans arrêt qu'ils font ceci et cela, mais, entretemps, la production d'automobiles est passée de 2 millions à 1,2 million de véhicules. Depuis que le chef libéral est devenu premier ministre, les exportations d'automobiles vers les États-Unis ont diminué de 55 %.

Malgré tout ce que les libéraux sont supposément en train de faire, pourquoi la production d'automobiles continue-t-elle de diminuer si leur plan est si formidable? En outre, quel est leur plan pour obtenir un accès libre de droits de douane au marché américain, qui est le seul moyen de survie de l'industrie automobile?

Dominique O'Rourke: Monsieur le Président, j'ai deux choses à dire. Premièrement, des négociations sont en cours avec Washington au sujet des droits de douane injustifiés et illégaux. C'est la première chose. Deuxièmement, l'incertitude causée par les droits de douane américains a mené à la suspension de projets comme celui de l'usine Honda. En raison de l'incertitude, certains constructeurs automobiles attendent de voir comment la situation évoluera. C'est une décision du secteur privé.

Quel est le plan de l'opposition pour obtenir un accès sans droits de douane? Voilà ce qu'ils proposent: ils veulent ramener les droits de douane chinois. Qu'allez-vous dire aux producteurs de canola et aux pêcheurs? Les conservateurs n'ont aucunement les compétences requises pour négocier un accord. Ils nous pousseraient à accepter un mauvais accord, ce que nous ne ferons pas.

Le vice-président adjoint (John Nater): Il y a un peu de va-et-vient dans les échanges. Je rappelle aux députés qu'ils doivent adresser leurs observations à la présidence.

Nous reprenons les questions et observations. Le député de Winnipeg-Nord a la parole.

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, de son siège, le député affirme que nous n'avons pas besoin d'exporter le canola vers la Chine, qu'il suffit de le transformer en biocarburant. Je me demande si les agriculteurs des Prairies seraient du même avis. Je me permets de lui donner une piste: ils ne le seraient pas.

Selon le plan des conservateurs, il n'y a aucun problème. Il suffirait de supprimer les droits de douane. Les députés se souviendront que, lors des premières négociations de l'Accord Canada—États-Unis—Mexique avec Donald Trump, les conservateurs ont voulu précipiter les choses: ils disaient que nous devrions capituler et signer n'importe quel accord. L'industrie automobile est trop importante pour le Canada pour qu'on fasse ce que les conservateurs souhaitent. Je me demande si la députée pourrait nous faire part de ses réflexions sur la manière de traiter cette question.

Dominique O'Rourke: Monsieur le Président, si le gouvernement du Canada disposait d'une baguette magique pour obtenir un accès sans droits de douane aux États-Unis, les conservateurs s'y opposeraient.

Nous pouvons agir sur plusieurs fronts à la fois. Nous pouvons défendre à la fois le secteur automobile, celui du canola et celui de la pêche. C'est ça, gouverner. Il faut avoir une vue d'ensemble.

Nous ne pouvons pas nous contenter d'un plan à courte vue qui ne tient compte de l'avis de personne et qui ne donnera aucun résultat.

[Français]

Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent—Akiawenhrahk, PCC): Monsieur le Président, j'informe la Chambre que je vais partager mon temps de parole avec ma collègue de Windsor—Tecumseh—Lakeshore.

Alors que nous abordons ce débat qui concerne l'industrie de l'automobile, mes pensées vont aux 475 travailleurs de Paccar, à Sainte-Thérèse, qui, au cours des derniers mois, ont perdu leur emploi. Ce sont 475 personnes, hommes ou femmes, 475 familles qui sont directement touchées par la débâcle de l'industrie automobile au Canada au cours des dernières années.

En effet, malheureusement, au cours de la décennie libérale, l'industrie de l'automobile au Canada a périclité de façon dramatique. Rappelons-nous que, en 2016, le Canada fabriquait 2,3 millions de voitures. L'année dernière, il en a fabriqué 1,2 million. C'est plus de 1 million de voitures qu'on fabrique en moins ici au Canada, avec toutes les retombées que ça a d'un océan à l'autre, et particulièrement au Québec pour la production de pièces automobiles. Cette année, ça ne se présente pas bien: il y a eu une baisse de 7,8 % jusqu'à présent. Il y a eu surtout une baisse de 55 % des exportations, lesquelles créent vraiment de la richesse dans notre pays. De plus, des emplois sont perdus. Alors que l'on comptait 37 000 travailleurs en 2015, on en compte maintenant 23 000.

Les usines de GM à Ingersoll et à Oshawa ont fermé. C'est la même chose aussi pour l'usine de Stellantis à Brampton. J'ai également fait mention tout à l'heure de l'usine de Paccar, à Sainte-Thérèse, où 475 personnes ont perdu leur emploi. La situation ne s'est pas du tout améliorée depuis l'élection du gouvernement sous l'actuel premier ministre. La situation s'est même aggravée.

Qui l'eût cru? Il y a des gens qui font pire que Justin Trudeau en matière d'économie, et ce sont les Canadiens qui en paient le prix. Rappelons que ces gens se sont fait élire en disant qu'ils allaient avoir les « *elbows up* » aux États-Unis. Finalement, qu'est-ce qui s'est passé? À deux reprises, le premier ministre s'est rendu à la Maison-Blanche.

● (1250)

[Traduction]

La Chambre des communes est passée de jouer du coude à approuver n'importe quoi. À deux reprises, nous avons vu le premier ministre, tout sourire, aux côtés de son tout nouvel ami, le président des États-Unis. La détermination à jouer du coude s'est transformée en approbation passive, et ce sont les Canadiens qui en paient le prix aujourd'hui.

Rappelons-nous les faits. Il y a un an, le premier ministre a déclaré qu'il réglerait la situation au plus tard le 21 juillet.

[Français]

Ça ne s'est pas du tout passé. Le 21 juillet, en effet, on a célébré l'anniversaire de l'homme sur la Lune, mais là s'arrête la réjouissance. Depuis que le nouveau premier ministre est en poste, les droits de douane ont coûté 2 milliards de dollars à l'industrie canadienne de l'automobile. C'est pourquoi il est temps d'avoir un plan responsable et réaliste qui repose sur une vision d'avenir.

Travaux des subsides

Notre plan vise à faciliter la fabrication et l'achat des véhicules, entre autres en abolissant la TPS pour les voitures qui sont fabriquées au Canada. C'est une proposition gagnant-gagnant. En politique, on dit qu'il faut parfois faire d'une pierre deux coups. Avec une politique, on est capable de faire un double coup. En abolissant la TPS pour une voiture neuve, non seulement on aide l'acheteur, mais on aide également les gens qui travaillent dans l'industrie.

[Traduction]

C'est un double coup, puisqu'on aide à la fois les acheteurs de voitures et les travailleurs de l'industrie automobile. Voilà comment les conservateurs aident les gens: en éliminant les taxes et en éliminant les programmes. L'élimination de la TPS est la solution à ce problème.

[Français]

Nous voulons aussi ramener la production et établir des objectifs beaucoup plus performants, entre autres en ajustant notre façon de faire concernant les normes nord-américaines avec une approche « dollar pour dollar ». Nous voulons également faire en sorte que ça ne touche pas uniquement les voitures qui sont fabriquées, mais aussi la production de pièces de voitures à laquelle les Canadiens contribuent. Nous voulons également développer, main dans la main avec nos partenaires, plus de sécurité et de technologies. Il faut comprendre que l'industrie de l'automobile au Canada est intimement liée à nos voisins du Sud et que ce n'est pas demain matin que tout ceci et tout cela va changer.

Il faut aussi prendre des mesures en matière de sécurité. Si j'avais tenu ce discours sur la sécurité il y a peut-être une quinzaine ou une vingtaine d'années, on aurait pensé à la sécurité routière. Cependant, je parle de la sécurité nationale. Il faut être tout à fait conscient du fait que, aujourd'hui, les voitures sont munies d'ordinateurs et de caméras de surveillance. Sans nécessairement parler d'espions, disons que ça peut inspirer des gens. Des gens mal intentionnés pourraient s'en servir. Il faut donc avoir un plan pour la sécurité et un plan également pour les technologies.

[Traduction]

Au cours des dernières heures, les députés libéraux ont vanté les mérites de la voiture électrique. Ils s'estiment les mieux placés au monde pour s'attaquer à ce problème au Canada. Or, quand il est question de véhicules électriques, le gouvernement échoue lamentablement.

• (1255)

[Français]

D'abord, je vais me permettre de déclarer mon conflit d'intérêts: je suis un électromobiliste. Je conduis une voiture électrique depuis deux ans et demi. Jusqu'à présent, j'ai fait 120 000 kilomètres entre Québec et Ottawa et partout dans mon secteur. De plus, c'est une voiture usagée. J'en suis fier, parce qu'il n'y a rien de plus vert qu'une voiture électrique, sauf une voiture électrique usagée. Pourquoi ai-je acheté une voiture usagée? C'est parce qu'on n'a pas de subvention. Oui, c'est possible de rouler en voiture électrique sans subvention et sans obligation. J'ai évalué mes besoins et j'aime cette technologie. Je suis un gars de voiture, comme ceux qui me connaissent le savent, et je voulais surtout faire les choix qui correspondaient à mes besoins.

Malheureusement, les voitures électriques ne répondent pas à tous les besoins. Il y a des gens qui pourraient vouloir rouler en voiture électrique, mais qui ont des besoins auxquels la technologie ne

permet pas encore de répondre. Il faut donc accepter cette réalité. Cependant, quand la technologie répond à nos besoins, on est capable de rouler en voiture électrique, et ce, sans avoir de subvention.

L'année dernière, les ventes de voitures électriques ont augmenté de façon spectaculaire, soit de 20 % à l'échelle mondiale, de 33 % en Europe et de 48 % en Asie et en Amérique du Sud. On augmente les ventes de véhicules électriques partout, sauf à un endroit: au Canada des libéraux du nouveau premier ministre.

Ce qui est important dans toute industrie, c'est la prévisibilité. Les libéraux ont tout fait pour foutre par terre l'industrie des véhicules électriques. Souvenons-nous du 13 janvier 2025, lorsque l'ancien premier ministre Justin Trudeau, du jour au lendemain, a annoncé la fin de la subvention à l'achat d'un véhicule électrique. Bien des gens la réclamaient, mais il faut avoir de la prévisibilité, et il n'y en a pas eu. Au contraire, du jour au lendemain, on a annoncé que ça prendrait fin dans trois jours et qu'on n'en parlait plus. Le résultat est que les gens qui pensaient acheter un véhicule électrique ont été pressés, et les concessionnaires, eux, ne savaient plus trop comment gérer ça. C'était le premier problème.

Ensuite, au mois de mai, deux ministres de premier plan, soit le ministre de l'Industrie et le ministre de l'Environnement, ont dit d'être sans crainte, qu'ils allaient ramener les subventions pour l'achat de véhicules électriques. Ah oui? Quand? On pourrait presque dire qu'ils auraient pu chanter: « Ça va venir, ça va venir, découragez-vous pas. Il faut bien laisser le temps au nouveau gouvernement. » Le problème, c'est que tout le monde a attendu. Après mai, juin, juillet et août, on n'avait toujours pas de nouvelles. Puis, septembre et octobre sont passés. Arrivent finalement novembre et le budget. Tout le monde est là et se dit que ça s'en vient, et finalement, il n'y a absolument rien. Tout le monde se dit que c'est fini. On n'en parle plus, merci, bonsoir.

Arrive ensuite le mois de janvier. Boum! On annonce qu'on ramène les subventions. Tout va bien, tout le monde est content, c'est magique! Après une année entière à avoir littéralement fait niaiser les gens dans le système automobile, voilà qu'aujourd'hui, les libéraux se présentent comme les preux chevaliers de la voiture électrique.

On ne peut pas se fier à ces gens-là, quand il est question de véhicules électriques. Le Canada a le pire bilan en matière de voitures électriques sous l'administration du nouveau premier ministre. Aujourd'hui, les libéraux nous disent qu'il faut regarder l'avenir sous l'angle du véhicule électrique. C'est bien évident que ça fait partie de l'avenir. Je suis la preuve vivante, pour ne pas dire la preuve roulante, qu'on peut rouler en voiture électrique sans subvention et sans obligation.

Concernant l'achat de véhicules électriques de la Chine, cela soulève quand même de très grands enjeux en matière de sécurité. Pourquoi donc acheter des véhicules en Chine, alors qu'on pourrait ouvrir de nouveaux marchés et aller chercher des véhicules européens? L'entreprise Renault offre une voiture électrique qui coûte à peu près le même prix que la voiture chinoise. J'invite le gouvernement à ouvrir les yeux pour voir différemment ce qu'il a fait tout croche, l'année passée, en matière de véhicules électriques, et aussi à être beaucoup plus ouvert au marché européen avant d'aller voir la Chine.

Travaux des subsides

[Traduction]

L'hon. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.): Monsieur le Président, j'ai beaucoup apprécié l'intervention du député. J'apprécie toujours ses remarques, mais je tiens tout particulièrement à le féliciter d'avoir parlé de son véhicule électrique. Si j'ai bien compris, il a dit qu'il l'a depuis un peu plus de deux ans et qu'il a parcouru 120 000 kilomètres avec ce véhicule.

Ce qui m'a surpris dans les propos du député, c'est qu'il a laissé entendre que la plupart des Canadiens n'ont pas accès à l'infrastructure nécessaire. Je dirais que l'infrastructure est en place pour la majorité des Canadiens, mais surtout que, au Québec, l'infrastructure pour les véhicules électriques est bien supérieure à celle du reste du pays. J'ai sincèrement apprécié ce qu'il avait à dire. Je ne suis pas en désaccord avec lui, mais j'aimerais savoir ce que le député dirait s'il voulait convaincre quelqu'un de passer à un véhicule électrique.

● (1300)

Gérard Deltell: Monsieur le Président, je suis ravi que mon cher ami et collègue de Kingston me pose cette question, car je suis la preuve vivante qu'il est possible d'utiliser une voiture électrique au quotidien sans subventions et sans l'imposition d'exigences particulières. Oui, les conservateurs aiment rouler en voiture électrique.

Ce que nous n'aimons pas, ce sont les subventions, car celles-ci faussent le marché. C'est pourquoi les libéraux ont décidé de prélever 2,3 milliards de dollars sur l'argent des contribuables, pour choisir le gagnant. S'ils veulent aider l'industrie des véhicules électriques, ils pourraient peut-être investir davantage dans l'avenir au lieu de choisir les gagnants et les perdants.

[Français]

Mario Beaulieu (La Pointe-de-l'Île, BQ): Monsieur le Président, en tout respect, je trouve ça un peu paradoxal. On dit qu'on n'a pas besoin de subventions pour les voitures électriques et qu'on peut en acheter sans subvention, mais qu'on va diminuer les taxes pour les véhicules fabriqués au Canada. Alors, si les incitatifs ne fonctionnent pas, pourquoi est-ce que c'est bon pour le pétrole, mais pas pour l'électricité?

Dans le fond, la motion des conservateurs, c'est vraiment tout pour l'industrie automobile en Ontario et rien pour le Québec. Cela a beaucoup désavantagé le Québec par le passé. Je connais aussi plein de gens qui se sont achetés des automobiles à essence sans subvention ou sans exemption de taxes. Je trouve que des exemples anecdotiques comme ça ne prouvent rien.

Gérard Deltell: Monsieur le Président, je tiens quand même à rappeler à mon collègue qu'il y a une grande différence entre une subvention et une abolition de taxes. Une abolition de taxes, ça ne coûte rien à tous les autres contribuables. Quand on fait une subvention, c'est qu'on prend 2,3 milliards de dollars de l'argent des travailleurs et qu'on décide de donner cet argent, qui vient de la poche des travailleurs qui ne gagnent pas des millions de dollars par année. On décide qui va recevoir cet argent et qui n'en aura pas.

On peut vraiment investir si on croit à l'avenir des voitures électriques. Elles font partie de l'avenir. Nous ne sommes pas contre ça, bien au contraire. J'en suis la preuve vivante pour ne pas dire la preuve roulante. Cependant, si on veut vraiment aider, pourquoi ne pas avoir des incitatifs positifs plutôt que de donner des subventions?

[Traduction]

Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC): Monsieur le Président, j'ai écouté le formidable discours prononcé par mon collègue. Il a parlé des véhicules électriques. Le gouvernement libéral affirme qu'il a une stratégie pour la fabrication de véhicules électriques. Comment pouvons-nous avoir une stratégie dans ce domaine alors que nous ne fabriquons pratiquement aucun véhicule électrique au Canada — à peine environ 700 Dodge Charger — et que le gouvernement s'apprête à laisser affluer une multitude de véhicules électriques chinois, qui vont fragiliser toute l'industrie canadienne des véhicules électriques? Ce chiffre peut sembler insignifiant, mais 49 000 véhicules électriques chinois représentent environ 30 % de l'ensemble du marché des véhicules électriques au Canada.

Mon collègue pourrait-il expliquer l'incohérence totale de la politique libérale sur les véhicules électriques?

Gérard Deltell: Monsieur le Président, je tiens tout d'abord à remercier mon collègue pour son engagement sans faille envers les travailleurs canadiens du secteur automobile. Il offre un bel exemple que nous devrions suivre chaque fois que nous voulons nous battre pour une cause à laquelle nous croyons, comme il le fait actuellement pour les travailleurs de ce secteur.

Ces dix dernières années, les libéraux sont les seuls à avoir laissé l'industrie automobile s'effondrer. Au cours de la dernière année, ils ont tout fait pour que le marché canadien des véhicules électriques s'effondre. C'est pour cette raison que nous affichons les pires résultats au monde dans le domaine des véhicules électriques.

Aujourd'hui, les libéraux tentent de nous convaincre que c'est l'avenir, et qu'ils sont les seuls à pouvoir atteindre cet objectif. Les conservateurs ne s'opposent pas à cette idée. Nous sommes tous favorables à laisser libre cours au marché et à laisser les gens prendre leurs propres décisions. Nous sommes également prêts à soutenir l'avenir, pas nos amis.

Kathy Borrelli (Windsor—Tecumseh—Lakeshore, PCC): Monsieur le Président, c'est un privilège de prendre la parole aujourd'hui pour apporter mon soutien sans réserve à la stratégie conservatrice en matière d'automobile présentée aujourd'hui.

Depuis bien trop longtemps, les travailleurs de l'automobile de Windsor et d'ailleurs au Canada sont laissés pour compte. Le gouvernement subventionne les véhicules électriques étrangers, mais laisse des milliers d'emplois dans le secteur automobile canadien disparaître sans lever le petit doigt. Pendant ce temps, il donne la priorité à tout le monde sauf à nos travailleurs. Malgré cela, j'ai de bonnes nouvelles. La stratégie automobile conservatrice d'aujourd'hui est simple. Elle concerne les travailleurs de l'automobile et leurs familles à Windsor et partout au pays.

Depuis des générations, Windsor est le cœur de notre industrie automobile. Ce n'est pas seulement une région manufacturière; c'est l'endroit que je suis fier d'appeler mon chez-moi. Des milliers de familles partagent ce sentiment, car elles souhaitent bâtir leur vie autour d'emplois stables et bien rémunérés dans le secteur automobile. Aujourd'hui, malheureusement, ces travailleurs voient leur gagne-pain s'envoler, non pas parce qu'ils ont échoué, mais parce que le gouvernement libéral les a laissés tomber.

Travaux des subsides

En 2016, le Canada a produit environ 2,4 millions de véhicules. Aujourd'hui, ce chiffre s'est effondré à 1,2 million de véhicules, soit près de moitié moins. Au cours de la même période, la production dans les pays concurrents est restée stable, ou a même augmenté. Pendant ce temps, ici au Canada, sous le gouvernement libéral, notre industrie a été démantelée pour répondre aux besoins de la production étrangère, et les travailleurs de Windsor, d'Oshawa, de Brampton, d'Ingersoll et de Sainte-Thérèse sont contraints de rester les bras croisés.

En réalité, l'emploi dans le secteur de l'assemblage automobile a considérablement diminué au cours de la dernière décennie. En 2015, environ 32 700 Canadiens travaillaient dans des usines d'assemblage. En 2024, ce chiffre était tombé à environ 23 700. Rien que l'année dernière, près de 6 000 emplois supplémentaires ont été perdus dans notre secteur automobile. Cela signifie qu'au cours des 10 années où le gouvernement libéral a été au pouvoir, il a réussi à réduire notre industrie automobile de près de moitié.

Ce n'est pas une transition. C'est un échec du gouvernement libéral, mais quelle a été la réaction du gouvernement? Plutôt que de défendre les travailleurs canadiens, il a redoublé d'efforts pour mettre en œuvre des politiques qui ont échoué et qui subventionnent la production étrangère. Mes collègues conservateurs et moi-même ne tolérerons jamais cela, et je vous promets que je défendrai toujours notre industrie automobile.

Aujourd'hui, près de 90 % des véhicules vendus au Canada sont importés. Les Canadiens achètent des voitures, mais nous ne les construisons pas. Aujourd'hui, sous le gouvernement actuel, on demande aux Canadiens d'utiliser l'argent de leurs impôts pour subventionner l'achat de ces véhicules importés. Ce n'est pas une stratégie industrielle. C'est une capitulation industrielle.

Les conservateurs ne sont pas prêts à renoncer à ce combat, et ne le seront jamais; alors pourquoi le gouvernement est-il prêt à baisser les bras quand nos travailleurs ont le plus besoin de son soutien?

Je supplie le gouvernement libéral d'adopter notre motion aujourd'hui, car nous savons qu'elle fonctionnerait. En 1965, le Canada a adhéré au pacte de l'automobile entre le Canada et les États-Unis. Cet accord liait la production à l'accès au marché. Si une entreprise souhaitait vendre des véhicules au Canada, elle devait les construire au Canada. Les résultats ont été transformateurs: la production automobile au Canada est passée d'environ 700 000 véhicules par an au milieu des années 1960 à près de trois millions de véhicules à la fin des années 1990. Ce n'était pas un hasard. C'est parce que le Canada avait une stratégie qui garantissait que la demande canadienne favorise les travailleurs canadiens.

Aujourd'hui, c'est tout le contraire: un gouvernement qui a accepté les droits de douane comme une mesure permanente; un gouvernement qui n'a pas réussi à garantir l'accès à notre plus grand marché, les États-Unis; et un gouvernement qui subventionne activement les véhicules construits à l'étranger, tandis que les emplois dans le secteur automobile canadien à Oshawa, Brampton, Ingersoll et Sainte-Thérèse disparaissent. Les familles et les travailleurs de l'automobile à Windsor craignent d'être les prochains sur la liste.

• (1305)

Windsor n'est pas une ville comme les autres. En fait, c'est une des régions qui dépend le plus de l'industrie automobile dans tout le pays. Des dizaines de milliers d'emplois dans la région de Windsor-Essex sont directement ou indirectement liés au secteur automobile. Quand un quart de travail est supprimé à Windsor, il n'y a pas que

l'usine qui est touchée. Les emplois indirects, les restaurants, les petites entreprises, les fournisseurs et des collectivités entières le sont aussi.

Ces Canadiens, à qui l'on a promis un jour que travailler fort leur assurerait une vie stable, se retrouvent aujourd'hui face à des suppressions massives d'emplois à Brampton, Oshawa, Ingersoll et Sainte-Thérèse. Les chaînes d'approvisionnement sont instables et le gagne-pain des gens est menacé. Ma collectivité et les travailleurs de tout le Canada ne devraient pas avoir à se demander, en se levant chaque jour, s'ils seront les prochains.

Les travailleurs de l'automobile posent cette simple question: « Qui se bat pour nous? » La stratégie automobile des conservateurs répond à cette question. Premièrement, elle soutient un plan qui rendrait l'achat de véhicules canadiens abordable en supprimant la TPS sur les voitures de fabrication canadienne, donnant ainsi la priorité à nos travailleurs. Deuxièmement, elle rétablit l'équilibre de la production en garantissant que, si une entreprise veut vendre au Canada, elle doit produire au Canada selon le principe des montants équivalents.

Troisièmement, elle protège les chaînes d'approvisionnement nord-américaines en maintenant une règle de contenu nord-américain de 75 % dans le cadre de l'ACEUM, ce qui garantit que la production reste ici plutôt que de se retrouver à l'étranger. Quatrièmement, le plan s'oppose fermement à la concurrence déloyale en s'alignant sur nos partenaires nord-américains pour lutter contre les importations de véhicules électriques chinois subventionnés par l'État qui concurrencent notre industrie.

Enfin, cela renforcerait notre sécurité nationale en garantissant que les véhicules circulant sur nos routes ne soient pas connectés aux systèmes logiciels d'entreprises étrangères. Soyons clairs: le gouvernement libéral sait que ces véhicules modernes ne sont pas seulement des machines, mais des systèmes de données qui collectent des données sur la localisation, le comportement et les infrastructures. Autoriser l'entrée sur notre marché de véhicules liés à des régimes hostiles n'est pas seulement une mauvaise décision économique, c'est un risque pour la sécurité nationale. Si les députés ne me croient pas sur parole, ils devraient se demander pourquoi la ministre de l'Industrie ne dit pas qu'elle conduirait une voiture fabriquée à l'étranger. C'est parce qu'elle sait très bien qu'il s'agit d'un risque et d'une menace majeurs pour la sécurité, non seulement pour elle, mais pour l'ensemble des Canadiens.

C'est là toute la différence entre un gouvernement conservateur qui croit au Canada et le gouvernement libéral actuel, qui a baissé les bras. L'approche des libéraux ne se contente pas d'accueillir la production étrangère, elle la subventionne, accepte les droits de douane et propage un discours fallacieux selon lequel cela profiterait aux Canadiens.

Notre approche est simple. Nous fabriquons ici, nous achetons ici et nous protégeons nos collectivités. Nous relancerons la production canadienne en la faisant passer de 1,2 à 2 millions de véhicules par an, non seulement pour restaurer notre industrie automobile, mais pour rétablir la promesse que le Canada est une terre de possibilités. Il s'agit de donner aux travailleurs de Windsor non seulement de l'espoir, mais un véritable avenir.

Je voudrais dire aux travailleurs de l'automobile de tout le Canada que les conservateurs comprennent leur situation. Nous savons ce qu'ils vivent, et nous nous battons pour eux. Ils ne sont pas seuls. Avec mes collègues conservateurs, je défendrai toujours notre industrie automobile, et je tiens à être claire: il ne s'agit pas seulement d'une industrie. Il s'agit des milliers de familles et des autres Canadiens qui dépendent de la prospérité de ce secteur. Un pays qui ne peut pas construire ses propres voitures, maintenir sa production et créer davantage d'emplois est un pays qui a perdu le contrôle de son avenir.

Le Canada peut redevenir une puissance industrielle. Nous avons la main-d'œuvre, les ressources et l'histoire. Ce qu'il nous faut maintenant, c'est du leadership. C'est ce que représente cette motion, c'est ce que ce plan permettrait de réaliser, et c'est pourquoi j'exhorte tous les députés à appuyer notre motion, non seulement pour ma collectivité, mais pour nos travailleurs et pour l'avenir de l'industrie automobile canadienne.

• (1310)

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, afin d'accélérer les investissements dans l'industrie canadienne de la fabrication d'automobiles, le gouvernement investit 3 milliards de dollars pour continuer d'assurer une certaine croissance dans ce secteur.

Ma question pour la députée est la suivante: le Parti conservateur appuie-t-il cet investissement de plus de 3 milliards de dollars?

• (1315)

Kathy Borrelli: Monsieur le Président, si une entreprise canadienne commence à conclure des accords de production avec d'autres entreprises, nous obligerons ces dernières à conclure des accords qui soutiennent les travailleurs. Nous lierons les accords et les fonds à la création d'emplois. Nous ne concluons pas de contrats avec des entreprises sans avoir l'assurance que les travailleurs auront un emploi.

[Français]

Mario Beaulieu (La Pointe-de-l'Île, BQ): Monsieur le Président, encore une fois, ce qu'on voit avec cette motion, c'est que les conservateurs privilégient avant tout le pétrole et l'industrie automobile ontarienne au détriment du Québec. On propose même d'annuler les subventions à l'achat d'automobiles électriques et d'abaisser les normes environnementales pour plaire à M. Trump.

Est-ce que ma collègue pense que ce genre de motion va vraiment satisfaire le Québec?

[Traduction]

Kathy Borrelli: Monsieur le Président, toute amélioration à l'industrie automobile aura une incidence sur les provinces canadiennes qui construisent pour cette industrie. Au Québec, on construit pour l'industrie automobile. Plus on fabrique de voitures, plus il y a de travail pour les entreprises du Québec et des provinces de tout le Canada qui fabriquent des pièces pour l'industrie automobile, qu'on y fasse de l'assemblage ou non.

Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC): Monsieur le Président, la députée a prononcé un discours fantastique.

Les libéraux répètent sans cesse, dans le cadre de ce débat, que notre plan n'a pas de sens, et ceci et cela, mais ils n'ont présenté aucun plan eux-mêmes. La production est passée de 2 millions à 1,2 million de véhicules. Ils parlent de programmes, mais les expo-

Travaux des subsides

tations d'automobiles ont tout de même chuté de 55 % au cours de la dernière année.

Je n'arrive pas à comprendre quel est le plan des libéraux. Les Canadiens ne savent pas quel est leur plan, les travailleurs de l'automobile non plus. La députée a-t-elle la moindre idée du plan des libéraux? Je n'en ai vraiment aucune idée.

Kathy Borrelli: Monsieur le Président, honnêtement, je suis d'accord avec mon collègue. Je ne comprends pas le plan des libéraux, moi non plus.

Leurs décisions profitent à un pays étranger et hostile, dont ils acceptent d'importer les véhicules, et elles créent des incitatifs pour l'achat d'autres voitures de fabrication étrangère. Lorsque les Canadiens, qui ne trouvent pas d'emploi dans le secteur de la fabrication de véhicules, auront besoin d'une voiture, ils devront payer plus cher pour acheter un véhicule électrique assorti d'un incitatif.

Cela n'a tout simplement aucun sens à mes yeux. Nous devons construire des voitures et des pièces automobiles au Canada.

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, la députée pourrait-elle nous dire si elle appuie ou non les contre-mesures tarifaires prises par le gouvernement du Canada sur les automobiles importées des États-Unis, lorsque ces mesures sont justifiées? Le Parti conservateur appuie-t-il ces contre-mesures tarifaires?

Kathy Borrelli: Monsieur le Président, je ne suis pas certaine de quelles mesures parle le député. Ce que je sais, c'est qu'il ne devrait y avoir aucun droit de douane. Nous bénéficions depuis de nombreuses années du libre-échange entre le Canada et les États-Unis. Nous avons besoin d'un dirigeant fort pour prendre les choses en main et mener les négociations à Washington, de manière à rétablir le libre-échange.

[Français]

Carlos Leitão (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, je vais partager mon temps de parole avec le député de Kingston et les Îles.

Je suis heureux de prendre la parole aujourd'hui à la Chambre des communes pour parler de l'avenir de l'industrie automobile canadienne et des mesures que notre gouvernement prend pour assurer son succès à long terme.

Le gouvernement du Canada comprend et reconnaît pleinement l'importance de notre industrie automobile, un moteur clé de notre économie qui s'appuie sur des milliers de travailleurs dévoués et qui génère plus de 16 milliards de dollars d'activité économique chaque année. Ce secteur est et demeurera un élément important de l'économie canadienne.

S'appuyant sur une main-d'œuvre de calibre mondial, le secteur automobile canadien construit les véhicules d'aujourd'hui et contribuera à construire ceux de demain. Ce sont des emplois de qualité qui définissent les communautés et font du Canada un partenaire de confiance dans la fabrication mondiale.

Le secteur automobile fait face à des vents contraires très forts. L'industrie est sous pression, sous une très grande pression. Soyons clairs, cette pression provient des droits de douane américains sur les véhicules, qui font grimper les coûts et qui créent de l'incertitude dans le marché nord-américain, un marché qui est profondément intégré, en passant.

Travaux des subsides

Alors, soyons clairs, cela provient des politiques de l'administration américaine, qui a très clairement indiqué que, ce qu'elle veut, c'est de rapatrier aux États-Unis toute la production automobile. Non, nous n'allons pas signer n'importe quel accord avec les États-Unis. Nous allons nous assurer d'obtenir un accord qui va minimiser les droits de douane, mais qui va aussi assurer la pérennité de cette industrie à long terme.

Reconnaissant pleinement l'importance de ce secteur de l'économie canadienne, le gouvernement a réagi rapidement face aux droits de douane qui sont, disons-le, injustifiés, illégaux et surtout contre-productifs, même pour les Américains.

Comme je l'ai dit au départ, l'industrie est très intégrée en Amérique du Nord. Les droits de douane américains ont un effet pervers et un effet qui affecte les entreprises américaines qui sont aux États-Unis. Nous avons aussi des mesures de représailles, des contre-mesures pour essayer de forcer nos amis américains à changer un peu. Cette mesure a été complémentée par un cadre de remise des droits de douane fondé sur le rendement, afin de protéger la production canadienne. Ce cadre permet aux constructeurs automobiles canadiens d'importer sans droit de douane des véhicules assemblés aux États-Unis qui sont conformes à l'ACEUM s'ils maintiennent leur production au Canada. C'est très important. Ils doivent maintenir leur production au Canada. Sinon, nous ne donnerons pas ces remises.

Le gouvernement du Canada prend des mesures proactives pour que le secteur occupe la place de chef de file dans la fabrication de véhicules de nouvelle génération. C'est pourquoi, le 5 février dernier, le premier ministre a lancé une nouvelle stratégie automobile visant à transformer le secteur automobile canadien à long terme. Cette stratégie vise à garantir que les véhicules construits au Canada créent de bons emplois canadiens et un marché canadien solide. Cela signifie qu'il faut consolider notre présence manufacturière nationale et cela veut dire qu'il faut investir, tout d'abord, dans la transition vers la fabrication de véhicules électriques et de technologies connectées. Ensuite, il faut diversifier les marchés d'exportation, parce que l'avenir de notre industrie passe par les véhicules électriques et la diversification des exportations.

Conscients de l'avenir de l'industrie qui réside dans l'électrification, nous tirons parti de nos accords de libre-échange conclus avec 51 pays, qui donnent accès à plus de 1,5 milliard de consommateurs sur la planète afin d'attirer des nouveaux investissements et de diversifier nos marchés d'exportation.

Nous soutenons les investissements majeurs dans la fabrication d'automobiles et nous aidons les entreprises à s'adapter, à croître et à se diversifier. En faisant cela, nous allouons 3 milliards de dollars qui proviennent du Fonds de réponse stratégique et jusqu'à 100 millions de dollars qui proviennent des initiatives régionales de réponse aux droits de douane.

● (1320)

Dans le but de consolider la production nationale et de soutenir la compétitivité à long terme, nous avons lancé des consultations publiques pour renforcer le cadre de remise des droits de douane du Canada dans le secteur automobile. Nous avons lancé des consultations. Nous parlons continuellement à l'industrie pour savoir quel est le meilleur chemin pour assurer la pérennité de cette industrie à long terme. L'outil que nous ciblons est axé sur la performance afin de protéger les travailleurs canadiens, de renforcer les chaînes d'ap-

visionnement et de positionner le Canada comme une destination de choix pour les investissements dans le secteur automobile.

Nous accordons la priorité au renforcement du marché intérieur pour les véhicules du futur. Le nouveau Programme pour l'abordabilité des véhicules électriques d'une durée de cinq ans offre des incitatifs pouvant atteindre 5 000 \$ pour des véhicules électriques à batterie et à pile à combustible et jusqu'à 2 500 \$ pour les voitures hybrides. Les voitures électriques, à notre avis, c'est l'avenir de l'industrie automobile. Pour assurer la pérennité de l'industrie à long terme, il faut être présent dans ce créneau.

Nous réduisons les coûts pour les familles et les entreprises canadiennes tout en veillant à ce que les véhicules fabriqués au Canada bénéficient d'un avantage clair sur le marché intérieur en étant exemptés du plafond de transaction de 50 000 \$.

Nous offrons également une certitude à long terme quant à notre trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre, parce que c'est une réalité que les gaz à effet de serre existent et que les gaz à effet de serre sont nocifs pour notre santé physique et notre santé économique. Nous établissons de nouvelles normes canadiennes plus strictes en matière d'émissions de gaz à effet de serre pour les années modèles de 2027 à 2032 afin de favoriser la réduction des émissions de manière technologiquement neutre.

De plus, nous abrogerons la norme sur la disponibilité de véhicules électriques pour nous concentrer plutôt sur les résultats qui comptent pour les Canadiens sans imposer de fardeau excessif à l'industrie canadienne.

Cette stratégie ne concerne pas seulement les véhicules et l'industrie manufacturière, mais aussi et surtout les travailleurs. Nous mettons en place une nouvelle subvention pour le partage du travail afin de prévenir les licenciements et de favoriser le maintien en poste des travailleurs. Nous investissons 570 millions de dollars dans l'aide à l'emploi et les mesures de conversion professionnelle pour jusqu'à 66 000 travailleurs, y compris les travailleurs du secteur automobile qui auraient perdu leur emploi.

Nous mettons également en place une nouvelle alliance pour la main-d'œuvre qui rassemble des partenaires de l'industrie, du monde syndical et de la formation afin de remédier au goulot d'étranglement et de stimuler l'investissement privé. Le Canada dispose d'une main-d'œuvre hautement qualifiée, des minéraux critiques, une abondance d'une énergie propre ainsi qu'une expérience prouvée en matière d'innovation.

Le Canada comprend l'industrie automobile, le Canada soutient l'industrie automobile, et l'avenir de l'industrie automobile passe par les voitures électriques.

● (1325)

[Traduction]

Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent—Akiawenhrahk, PCC): Monsieur le Président, je tiens à dire que le député est l'un de mes héros politiques. Je tiens à informer la Chambre et les Canadiens de tout le pays que cet homme a équilibré le budget au Québec. C'est formidable. J'espère que les députés d'en face écouteront ce député libéral, qu'ils porteront attention à ce qu'il dit et qu'ils s'en inspireront. Il est dans la mauvaise équipe, car c'est l'équipe du déficit.

[Français]

Je tiens à dire ceci à mon collègue: c'est un homme qui sait compter et qui voit de l'avenir. Cependant, ce qu'on a vu au cours de la dernière année, c'est tout sauf des politiques correctes concernant les véhicules électriques. Le gouvernement actuel n'a établi aucune prévisibilité. Résultat: pour l'année dernière, on a le pire bilan de vente de voitures électriques de la planète entière.

Est-ce qu'il est conscient que ce triste bilan fait que son plan d'aujourd'hui n'est pas très crédible?

Carlos Leitão: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de ses bons mots.

Pour revenir au déficit, quand un pays traverse une période de turbulence et de crise économique déclenchée par un partenaire voisin qui n'est plus fiable, le gouvernement doit intervenir et le faire massivement. C'est ce que le gouvernement a fait. C'est ce qui doit être fait. Nous sommes fiers de cela.

Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Monsieur le Président, le secrétaire parlementaire a fait un vibrant plaidoyer en faveur des véhicules électriques. Si je ne peux que saluer la chose, ça ne m'empêche quand même pas de noter que son gouvernement a carrément sabordé l'industrie de l'électrification des transports au cours de la dernière année, ce qui a créé une catastrophe dans l'industrie. Maintenant, le gouvernement remet un peu de colle autour des pots cassés, mais ça va quand même être difficile de remonter cela.

Ma question pour le député est la suivante. Moi, je suis déjà convaincu, mais, s'il est tellement convaincu que l'électrification des transports est la voie de l'avenir, comment se fait-il que son gouvernement investisse toujours plus dans le pétrole que dans l'électrification? Il me semble que si on pense que quelque chose est l'avenir, on met l'argent là et on ne met pas plus d'argent pour le passé que pour le futur.

• (1330)

Carlos Leitão: Monsieur le Président, il y a un dicton qui dit qu'« on peut marcher et mâcher de la gomme en même temps ». C'est ce que nous faisons. En ce moment, avec la guerre au Moyen-Orient et les pénuries d'hydrocarbures qui en résultent, il est de plus en plus important que le Canada soit un producteur de pétrole. Nous en sommes un, mais nous pouvons aussi, en même temps, faire une transition vers les technologies qui vont mener à des voitures électriques. Nous faisons les deux en même temps.

Dominique O'Rourke (Guelph, Lib.): Monsieur le Président, comme mon honorable collègue est l'ancien ministre des Finances de la province de Québec, j'aimerais lui demander si l'élimination de la TPS pour les véhicules produits au Canada pourrait aggraver le déficit.

Je lui demanderais aussi de faire des commentaires sur le plan du gouvernement pour le secteur automobile et sur l'importance des investissements dans cette industrie, pour le présent et pour l'avenir.

Carlos Leitão: Monsieur le Président, je pense que je n'aurai pas assez de temps de parole pour répondre à ces questions très importantes. Je vais répondre à la question qui porte sur la TPS.

Ça n'a aucun sens et on le sait très bien. On ne peut pas appliquer la TPS de façon ciblée. On ne peut pas faire en sorte que certains produits soient soumis à la TPS alors que certains autres ne le sont pas. Ça ne fonctionne pas comme ça. Une taxe à valeur ajoutée

Travaux des subsides

comme la TPS ne peut pas être appliquée de cette manière. Voyons donc. Je pense que tout le monde devrait être au courant.

En plus, ça coûterait cher. Ceux qui proposent cette mesure prêchent pour la rigueur fiscale. Non, ça coûterait très cher.

[Traduction]

L'hon. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.): Monsieur le Président, cette motion de l'opposition et, pour parler franchement, l'ensemble du programme des conservateurs concernant l'industrie automobile au Canada se résume à une seule chose: le déni. Je vais le démontrer en abordant plus particulièrement trois réalités qu'ils refusent de reconnaître. Ils nient la réalité du secteur automobile et de ce qui existe aujourd'hui, ils nient la réalité de la situation commerciale avec les États-Unis, et ils nient la réalité du marché émergent des véhicules électriques.

Je vais commencer par le secteur automobile. La réalité, c'est que le secteur automobile auquel les conservateurs veulent nous ramener est celui des années 1960, une époque où l'industrie automobile en Amérique du Nord était complètement différente. Par exemple, dans les années 1960, il y avait seulement trois constructeurs automobiles en Amérique du Nord: Ford, Chrysler et, si je ne me trompe pas, GM. Aujourd'hui, il y en a littéralement des dizaines. Voilà qui explique en grande partie pourquoi leur plan ne fonctionnerait pas.

Il existe une autre différence majeure entre les années 1960 et aujourd'hui. Je n'arrive pas à croire que je doive l'expliquer aux conservateurs, mais quand on sait qu'ils vivent dans le passé, cela prend tout son sens. La réalité, c'est que les chaînes d'approvisionnement sont différentes aujourd'hui de ce qu'elles étaient à l'époque. Ce dont ils parlent, c'est d'un changement fondamental du secteur automobile tel qu'il est aujourd'hui. Je ne demande pas qu'on me croie sur parole. Après tout, je ne suis certainement pas un expert en matière d'industrie automobile. Écoutons plutôt ce que certains experts ont à dire sur le sujet.

John D'Agnolo, en parlant du chef de l'opposition, a dit ce qui suit: « Il s'est penché sur un accord datant de 1965 et il a tenté d'y ajouter des détails. » Il a ensuite précisé: « Aujourd'hui, le secteur est totalement différent. » Enfin, il a ajouté: « Ils ont donc sorti ces chiffres, mais malheureusement, ils n'ont pas fait leur travail. » Ces propos ont été tenus par le président de la section locale 200 d'Unifor et président du Conseil de l'automobile.

Le député de Dufferin—Caledon et un certain nombre de ses collègues conservateurs nous accusent de choisir les éléments qui nous arrangent en reprenant une seule citation d'une seule personne. Je ne m'arrêterai donc pas là. Je vais continuer. Lana Payne, la présidente nationale d'Unifor, a parlé du chef de l'opposition. Voici ce qu'elle a dit...

Des voix: Oh, oh!

L'hon. Mark Gerretsen: Monsieur le Président, je sais que les députés d'en face aimeraient noyer ses propos, mais j'aimerais les répéter à la Chambre. Voici ce qu'elle a dit:

[...] j'ai des préoccupations et des questions au sujet de certains aspects de ce qui a été présenté par votre parti. Nous saluons votre effort [...]

— c'est une bonne nouvelle qu'ils obtiennent un A pour leur effort —

[...] mais nous demeurons sceptiques quant à l'efficacité de ce plan pour redémarrer les usines canadiennes actuellement à l'arrêt. En fait, nous craignons que ce plan ne vienne freiner la croissance future de l'industrie [...]

Travaux des subsides

Encore une fois, ces propos ont été tenus par la présidente nationale d'Unifor, mais je ne m'arrêterai pas là, parce que je sais que les députés d'en face en veulent plus.

Voici ce qu'a dit Tom Venetis, un expert du secteur: « Je pense que certaines de ces idées ressuscitent en quelque sorte un aspect de l'ancien Pacte de l'automobile de 1965 entre le Canada et les États-Unis. » Il a poursuivi: « Elles ne semblent pas très réfléchies. C'est une logique qui ne fonctionnera pas, et je pense qu'il ne le comprend pas. » Un expert du secteur de l'automobile a dit que le chef de l'opposition, pour reprendre ses propos, ne comprend pas que cela ne fonctionnera pas. Cela ne devrait surprendre personne, hormis les conservateurs, qui vivent littéralement dans les années 1960 en ce qui concerne cette motion.

Cependant, l'autre problème qui plombe le secteur de l'automobile à l'heure actuelle, comparativement aux années 1960, se rapporte au deuxième déni de réalité de la part des conservateurs, c'est-à-dire les relations commerciales avec les États-Unis. Je ne sais pas si mes amis d'en face ne s'intéressent pas aux nouvelles ou s'ils ont la tête dans le sable depuis un an, mais j'aimerais leur expliquer aussi clairement que possible quelle est la réalité actuelle aux États-Unis. Je vais utiliser un terme économique, alors je veux qu'ils m'écoutent attentivement. Les États-Unis s'appuient en ce moment sur ce que l'on appelle le protectionnisme. C'est un phénomène qui, depuis toujours, se produit périodiquement lorsque certains pays cherchent à se replier sur eux-mêmes et à résister aux influences extérieures en fermant leurs frontières aux exportations et aux importations. Les États-Unis traversent présentement une période où ils préconisent, adoptent et appliquent des politiques protectionnistes. Ces politiques visent à empêcher les échanges commerciaux et à rapatrier des emplois.

• (1335)

Or, les économistes du monde entier diront qu'il s'agit d'une politique désastreuse, et je suis tout à fait d'accord avec eux. Notre parti est du même avis. Le problème fondamental, en ce moment, c'est que les conservateurs nient l'existence même de cette politique. Ils disent: « Bon, voici notre plan. Nous avons un plan formidable pour relancer l'économie », mais sur quoi repose ce plan? Ce plan repose sur la prémisse que les Américains souhaitent réellement commercer avec l'étranger. Or, je pense avoir très bien montré que ce n'est pas le cas. C'est la réalité. Le plan des conservateurs est donc inéluctablement voué à l'échec. Voilà pourquoi, puisque nous sommes un pays qui croit toujours au commerce international, nous avons pris la décision de trouver des partenaires qui, comme nous, misent sur les relations commerciales plutôt que de nier les réalités du monde actuel.

La nostalgie, c'est formidable. Soyons nostalgiques. Je me souviens de ce qu'était ma vie dans les années 1990. J'ai récemment publié un billet à ce sujet. Néanmoins, il ne faut pas en conclure que je crois être encore la même personne aujourd'hui. Les choses changent. Malgré ce que les conservateurs tendent à croire, la nostalgie n'est pas une stratégie.

J'ai trouvé ça intéressant d'entendre la députée conservatrice d'Oshawa déclarer tout à l'heure qu'elle avait écouté le débat toute la journée et qu'il faut savoir ce que souhaite la personne avec qui on négocie, car les conservateurs ne comprennent littéralement pas ce que veut Donald Trump. Il ne veut pas d'échanges commerciaux. C'est pour cette raison qu'il a instauré des droits de douane. Les droits de douane visent à empêcher les échanges commerciaux. D'ailleurs, le Canada n'est pas le seul pays visé. La situation est la

même pour pratiquement tous les pays développés et en développement. Le gouvernement américain a soumis les échanges commerciaux à des droits de douane. Pourquoi les conservateurs insistent-ils autant sur quelque chose d'impossible?

J'en viens maintenant à mon troisième et dernier point, c'est-à-dire le déni de réalité chez les conservateurs. Je l'ai déjà dit à d'innombrables reprises à la Chambre, mais ils refusent d'admettre que l'ensemble de notre industrie automobile est appelée à passer exclusivement à l'électrique. Aujourd'hui, une voiture sur quatre qui se vend dans le monde est un véhicule électrique. Si les conservateurs se font croire que les pays de l'Amérique du Nord, et deux d'entre eux en particulier, vont former une coalition qui se tiendra à l'écart du reste du monde, ils délirent complètement. Nous sommes passés à l'électrique.

Le député de Dufferin—Caledon, qui en a parlé, devrait se pencher sur ce qu'on appelle la courbe de l'innovation. Il constatera, en suivant cette courbe, qu'une fois que le taux de pénétration d'une nouvelle technologie sur le marché atteint 25 %, c'est-à-dire 1 sur 4, c'est le point où elle s'impose pleinement et complètement sur le marché.

Les conservateurs peuvent se complaire dans la nostalgie pour toutes leurs actions, mais je les mets en garde en leur disant que le moment est sans doute venu de se mettre à l'introspection. Ils ont vraisemblablement intérêt à réfléchir à ce qui explique qu'ils se trouvent là où ils sont, au sens figuré et au sens propre, à la Chambre des communes. C'est parce qu'ils manquent de vision. C'est parce qu'ils s'obstinent à recourir à toutes sortes de tactiques politiques, en attisant la colère et en cherchant à profiter de moindre occasion, au lieu de se consacrer sincèrement à la recherche de solutions qui profiteront longtemps à notre pays, comme le fait le premier ministre.

Le premier ministre cherche des solutions qui profiteront au Canada, non seulement pour quelques mois — un, deux ou trois —, mais aussi à long terme afin que, lorsque les générations futures y repenseront, lorsque nos marchés se seront diversifiés, on se dise: « A ce moment précis, on a pris la bonne décision. Les Canadiens, surtout, ont pris la bonne décision en n'écoutant pas les conservateurs. »

• (1340)

Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC): Monsieur le Président, ce discours n'avait ni queue ni tête, au point que je ne sais pas par où commencer.

Je commence par poser une question: le gouvernement libéral considère-t-il vraiment que les États-Unis ne veulent pas faire du commerce avec nous? Est-ce bien ce que le député pense être la position du gouvernement? Si les États-Unis ne veulent pas faire du commerce avec nous, si les libéraux pensent que c'est le cas, alors nous comprenons pourquoi les libéraux n'arrivent pas à conclure d'entente.

Travaux des subsides

Par ailleurs, le député a présenté l'électrification comme la voie de l'avenir et il a dit qu'atteindre 25 %, c'est une courbe quelconque. Voilà qui explique la politique libérale à l'égard des véhicules électriques. Or, 49 000 véhicules électriques chinois, c'est 30 % du marché pour ce genre de véhicules au Canada. J'imagine donc que le plan des libéraux afin de créer de bons emplois dans le secteur de l'automobile consiste à créer de bons emplois en Chine, pour construire des véhicules électriques chinois. Après tout, le seul véhicule électrique construit au Canada, c'était la Charger 700 de Dodge. Est-ce vraiment ce qu'ils proposent?

L'hon. Mark Gerretsen: Monsieur le Président, lorsque le député dit qu'atteindre 25 % crée une courbe quelconque, on comprend que le principe de l'offre et de la demande, un principe fondamental en économie, lui échappe complètement. La réalité, c'est que ce n'est même pas 25 %. Le député de Dufferin—Caledon devrait savoir que le seuil critique, c'est en fait 7,5 % de pénétration du marché pour une nouvelle technologie. C'est là le véritable point de bascule. C'est encore moins que 25 %.

Des voix: Oh, oh!

Le vice-président adjoint (John Nater): À l'ordre, s'il vous plaît. Nous aurons l'occasion d'échanger...

Une voix: Oh, oh!

Le vice-président adjoint (John Nater): Je rappelle le député de Dufferin—Caledon à l'ordre.

Nous passons aux questions et observations. Le député de Winnipeg-Nord a la parole.

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, c'est Lester Pearson qui a conclu le Pacte de l'automobile dans les années 1960, et c'était le bon accord pour l'époque. Nous aurons besoin d'un premier ministre comme celui que nous avons en ce moment pour relever les défis de l'industrie automobile d'aujourd'hui, parce que l'industrie a changé.

Comme le député l'a souligné, autrefois, nous avions American Motors, Chrysler, GM et Ford. Aujourd'hui, nos plus grands constructeurs sont Toyota et Honda. Nous avons désormais une offre internationale. Le député peut-il nous dire ce qu'il en pense?

L'hon. Mark Gerretsen: Monsieur le Président, je remercie le député de ces précisions.

En réalité, seuls les conservateurs pourraient observer ce qui s'est passé au cours de la dernière année et affirmer que la meilleure solution consiste à trouver un moyen d'intensifier nos échanges commerciaux avec les États-Unis, alors que le reste d'entre nous — la grande majorité des Canadiens — avons estimé qu'il n'était peut-être pas si judicieux de s'être autant investis dans le commerce avec ce pays au cours des dernières décennies. Nous estimons qu'il est peut-être temps de commencer à diversifier nos relations.

C'est précisément ce que font le premier ministre et le gouvernement. Ils cherchent de nouvelles possibilités de diversification. Ils cherchent à établir de nouvelles relations commerciales, afin que l'on puisse dire, lorsque l'on se penchera sur la période actuelle, que la diversification, à ce moment précis de notre histoire, a été la mesure la plus importante que nous ayons prise, car elle nous a rendus moins dépendants des États-Unis.

• (1345)

Greg McLean (Calgary-Centre, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole pour poser une question et laisser mon collègue d'en face reprendre son souffle.

Dans sa quête d'une électrification fantasmée, s'il examine les politiques relatives aux véhicules électriques au Canada, il constatera qu'elles ont échoué sur toute la ligne et qu'elles ont coûté des milliards, des dizaines de milliards et des centaines de milliards de dollars. Combien de milliards allons-nous dépenser pour cette expérience avant de réaliser que ce que nous faisons, c'est tenter d'imposer un marché?

Je ne laisserai pas le député d'en face me parler d'offre et de demande. Je pourrais lui donner un cours magistral sur le sujet, car je ne pense pas qu'il le comprenne. Or, le principe même de la pénétration du marché, c'est qu'il faut laisser le marché faire son œuvre. Il y aura des véhicules électriques dans notre avenir. Nous le savons. Ce ne sera pas grâce à l'obligation que le gouvernement tente d'imposer. Tout ce qu'il fait en faisant cela, c'est gérer notre déclin.

Pourquoi le député s'oppose-t-il à cette excellente idée de recommencer à produire au Canada?

L'hon. Mark Gerretsen: Monsieur le Président, j'encourage vivement le député, qui, je le sais, est économiste et comprend ces questions, à faire quatre pas vers le siège situé devant lui, à s'asseoir à côté du député de Dufferin—Caledon pour lui expliquer ce qu'est la courbe d'innovation et ce qu'elle signifie pour les nouvelles technologies. Je suis certain qu'il pourrait être d'une aide précieuse au député de Dufferin—Caledon, car celui-ci ne me croit pas. Je l'encourage vivement à le faire.

En ce qui concerne plus particulièrement la critique des conservateurs sur la façon dont nous avons tenté d'encourager l'achat des véhicules électriques, et leurs propos nous accusant de distribuer de l'argent, je n'ai jamais entendu les conservateurs parler de la manière dont le gouvernement a subventionné le pétrole au fil des ans. Les Canadiens devraient savoir à quel point le pétrole a été subventionné. Les conservateurs n'en parlent jamais.

Fred Davies (Niagara-Sud, PCC): Monsieur le Président, je vais calmer un peu les esprits, faire preuve d'un peu de décorum et m'exprimer avec un peu plus de calme, mais je suis heureux de participer aujourd'hui à ce débat sur le secteur automobile.

Je suis également heureux d'informer la Chambre que je partagerai mon temps de parole avec mon ami et collègue, l'excellent député de Niagara Falls—Niagara-on-the-Lake.

Comme mon ami de Niagara Falls le sait trop bien, pour avoir été étudiant stagiaire chez GM à Niagara, la région de Niagara a joué un rôle central dans le développement du pays, qu'il s'agisse de la fabrication de l'acier, du raffinage de minéraux critiques, de l'exportation de céréales vers le monde entier par le canal Welland, ou encore de l'exploitation de l'immense puissance des chutes Niagara pour électrifier une nation en pleine croissance. Nous avons également fabriqué d'excellentes voitures.

Des générations de travailleurs et de collectivités de Niagara n'ont pas seulement soutenu l'économie nationale, elles en ont été le moteur. À Fort Erie, un lieu où les batailles et les conflits ont littéralement conduit à la création du Canada, le majestueux pont Peace permet aux véhicules commerciaux de franchir la frontière vers les États-Unis et au-delà.

Travaux des subsides

Au cœur de cet héritage de la région de Niagara se trouve le secteur automobile, l'un des piliers les plus importants de la base industrielle de la région. Il s'agissait autrefois d'un pilier, mais ce n'est plus vraiment le cas aujourd'hui. Ce que nous observons aujourd'hui, c'est la désintégration progressive de notre secteur automobile, autrefois dominant. Il ne représente plus qu'une pâle image de sa gloire passée, alors qu'il faisait partie des piliers de la prospérité économique de la région de Niagara et du Canada.

Il y a 10 ans, le Canada produisait plus de 2 millions de véhicules par an. Aujourd'hui, ce chiffre a chuté à un peu plus de 1,2 million. La nature de la construction automobile dans Niagara a changé. Ce n'est plus le moteur industriel tentaculaire, composé de multiples usines et à forte intensité de main-d'œuvre qu'il était autrefois. Bien qu'il reste essentiel et hautement spécialisé dans notre économie actuelle, il se trouve dans une situation quelque peu précaire. Le secteur reste vulnérable. Au cours de la dernière année seulement, la production a chuté de 7,8 %.

Des milliers de travailleurs canadiens qualifiés et dévoués se retrouvent aujourd'hui sans emploi, et ce n'est pas le fruit du hasard. Cela s'est produit à cause de décisions qui ont entraîné l'exportation lente mais constante de l'industrie manufacturière vers tous les pays, sauf le Canada. La complaisance du Canada ne nous a pas été imposée. Elle a été choisie par négligence, pour avoir renoncé à notre stratégie industrielle au profit d'une hibernation économique et nous être concentrés sur des constructions sociales, l'affichage de vertus, le postnationalisme et l'ouverture des frontières. Rappelons-nous de cette phrase: « Le budget s'équilibrera de lui-même. »

Pour aggraver encore la situation, le Canada a créé un monstre bureaucratique qui a enlisé notre système dans la paperasserie, ce qui a entraîné la fuite des capitaux et un sous-investissement. Nous avons accepté la baisse de productivité, le sous-investissement chronique, la paralysie bureaucratique et l'absence de stratégie industrielle. Notre principale source de nouveaux emplois au Canada a consisté à mettre en place des bureaucraties redondantes. C'est une honte nationale et un désastre budgétaire.

Nous pourrions vouloir reprocher à Donald Trump les ondes de choc sur les marchés mondiaux, mais les signes étaient là depuis très longtemps. Les déclarations de Trump peuvent nous offenser. Elles m'offensent, c'est certain. Nous pouvons le dénoncer haut et fort comme étant imprudent, dangereux et déstabilisateur. Cela nous procure un sentiment éphémère de satisfaction morale, mais cela ne mène à rien.

Que cela nous plaise ou non, les États-Unis ont connu, dans l'ensemble, une croissance de la productivité nettement plus forte que celle du Canada au cours de la dernière décennie. L'investissement en capital par travailleur aux États-Unis est nettement plus élevé qu'ici. La création d'entreprises et d'emplois y a été plus forte. En fait, en 2024, les Canadiens ont créé plus d'entreprises aux États-Unis qu'au Canada. Prenons le temps d'y réfléchir. Les Canadiens ont créé plus de sociétés aux États-Unis qu'au Canada en 2024. Si cela ne témoigne pas d'un échec, je ne vois pas ce qui le ferait.

La production énergétique aux États-Unis est en plein essor, mais ce n'est pas vraiment le cas chez nous. Les députés se souviennent-ils de l'époque où le gaz naturel liquéfié ne présentait aucun intérêt commercial? Les investissements dans le secteur manufacturier reviennent en force aux États-Unis. Alors que le gouvernement parle de se détourner des États-Unis dans ce qui semble être, à première vue, une stratégie raisonnable, nous devons reconnaître certains

faits fondamentaux, surtout en ce qui concerne le secteur automobile.

Le gouvernement demande aux Canadiens de croire que nous pouvons remplacer le marché américain, où plus de 95 % de nos véhicules sont vendus, par des exportations vers l'Europe et d'autres pays étrangers. Ce n'est pas une stratégie. C'est une illusion.

Si j'en juge par les réponses aux questions posées à la Chambre, le gouvernement s'attache surtout à dire: « Nous croyons au Canada. » Le ministre des Finances le répète *ad nauseam*. Il est en quelque sorte passé maître dans l'art de l'indignation vertueuse. Franchement, ce n'est rien de plus qu'une diversion pour masquer l'inaction, un slogan sans substance et une renonciation au lieu de gestes concrets.

• (1350)

Le premier ministre continue de parler d'équilibre, et il se tourne vers la Chine comme si la géographie n'était qu'une idée, et non un fait. En même temps, nous utilisons l'argent des contribuables canadiens pour subventionner l'achat de véhicules qui ne sont même pas fabriqués au Canada. Pensons-y. Nous imposons les Canadiens pour acheter des voitures fabriquées à l'étranger, alors que des travailleurs canadiens perdent leur emploi. Ce n'est pas une politique industrielle. C'est une capitulation dont le coût est énorme.

La géographie est établie par le destin, et elle est importante. Le Canada partage avec les États-Unis la plus longue frontière non défendue du monde, et 75 % de nos exportations sont destinées à ce pays. Les marchés suivent les volumes, les infrastructures, la proximité et la certitude juridique. Nous ne pouvons pas réduire la distance qui nous sépare des autres marchés. Les affaires se développent là où affluent les capitaux. Les relations commerciales entre le Canada et les États-Unis sont structurelles, et non discrétionnaires. Laisser entendre le contraire est non seulement insensé, mais illusoire et, en fin de compte, destructeur.

Nous devons donc renégocier l'ACEUM et tirer parti de nos avantages stratégiques pour conclure un accord commercial durable. Nous disposons des ressources, des minéraux critiques et des matières premières qui peuvent apporter plus de valeur ajoutée locale à nos produits, au lieu de nous contenter d'expédier des matières premières pour les racheter ensuite aux prix du marché. Cependant, la plupart de ces possibilités stratégiques sont freinées par un borbier administratif. Qu'il s'agisse d'approuver un pipeline ou des terminaux de gaz naturel liquéfié, ou d'éliminer des obstacles interprovinciaux, on a l'impression que le gouvernement se perd en mesures futiles.

C'est pourquoi mon chef réclame un nouveau Pacte de l'automobile. Nous ne pouvons pas nous permettre de laisser cette industrie continuer de disparaître peu à peu. Le plan repose sur un principe que les Canadiens comprennent: l'équité. Si quelqu'un veut vendre des voitures aux Canadiens, il doit les faire construire par des travailleurs canadiens. Ce plan rétablit des échanges commerciaux libres de droits de douane avec les États-Unis, mais exprime une attente claire: la production au Canada doit correspondre à l'accès à notre marché. C'est ainsi que nous ramènerons les investissements, que nous protégerons les emplois et que nous rétablirons la confiance dans notre avenir industriel.

Si nous y parvenons, la région de Niagara ne fera pas seulement partie de notre passé industriel, elle sera au cœur de notre avenir industriel, car chaque jour où les droits de douane restent en vigueur, les fabricants canadiens perdent du terrain. Des milliards de dollars partent vers le Sud. Les investissements s'en vont. Les usines ne sont pas rééquipées ici, mais aux États-Unis.

Je suis peut-être député, mais je suis aussi homme d'affaires, et je constate tous les jours cet exode tragique des capitaux. Les meilleurs et les plus brillants éléments partent vers le Sud, là où se trouvent les capitaux, la commercialisation et les volumes. Les investissements en capital réalisés ici dépendent fortement de fonds publics. C'est le cas dans ma circonscription, où il y a deux usines de véhicules électriques. L'une d'entre elles n'a jamais démarré ses activités et l'autre est retardée de plusieurs années à cause de l'effondrement du marché. Des centaines de millions de dollars de fonds publics ont été engagés dans ces projets qui se trouvent maintenant dans les limbes de l'industrie des véhicules électriques.

Les conservateurs proposent une stratégie sérieuse et concrète pour relancer le secteur automobile canadien et rétablir notre puissance économique. Il s'agit d'un plan réaliste, axé sur les résultats et conçu pour redonner vie à notre industrie. Notre objectif est clair: ramener la production automobile canadienne à 2 millions de véhicules par an. Nous supprimerons la TPS sur les véhicules fabriqués au Canada et faciliterons l'achat par les Canadiens de produits canadiens. Nous mettrons fin aux subventions accordées pour des véhicules fabriqués à l'étranger. Nous ramènerons la production chez nous. Nous instaurerons une règle simple et équitable selon laquelle, pour chaque véhicule qu'une entreprise vend au Canada, elle devra en produire un au Canada pour bénéficier d'un accès en franchise de droits. Ce sera un système de contrepartie: construire ici et vendre ici.

Soyons clairs sur ce qui est en jeu. Il ne s'agit pas seulement de voitures. Il s'agit d'emplois. Il s'agit de nos collectivités. Il s'agit de savoir si le Canada reste une nation industrielle ou s'il continue de voir sa productivité baisser, tout en cédant davantage de son avenir économique à des pays comme la Chine et l'Italie. Ce n'est pas une option.

• (1355)

Sima Acan (Oakville-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, les dirigeants d'Unifor, que j'ai également eu l'occasion de rencontrer hier, ont clairement déclaré qu'ils n'ont pas été consultés, et ils se disent très préoccupés par l'absence de détails essentiels dans la proposition des conservateurs, qui risque de compromettre les emplois dans l'ensemble du secteur.

J'aimerais savoir pourquoi les conservateurs ont choisi d'essayer de définir une stratégie nationale pour l'automobile sans consulter les travailleurs mêmes dont le gagne-pain est menacé, et pourquoi ils restent sourds aux préoccupations soulevées par le plus grand syndicat de l'automobile du pays.

Fred Davies: Monsieur le Président, je ne sais pas d'où la députée tient son information, car notre parti rencontre les travailleurs de l'automobile et les syndicats depuis plusieurs années. Ils comprennent notre plan et ils l'appuient. Pour ce qui est du gouvernement, je ne sais toujours pas quel est son plan. J'aimerais que les libéraux l'expliquent, plutôt que de se contenter de critiquer le nôtre, qui s'appuie sur une tradition historique et fructueuse d'échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis.

Déclarations de députés

Je tiens à rappeler au gouvernement que la frontière entre le Canada et les États-Unis ne disparaîtra jamais. Les routes commerciales et les chaînes d'approvisionnement établies au fil des générations ne peuvent pas simplement être remplacées ou ignorées. Pourtant, le gouvernement semble croire que se tourner vers la Chine constitue une solution de rechange à l'établissement d'une nouvelle relation, plus solide, avec les États-Unis.

Kelly DeRidder (Kitchener-Centre, PCC): Monsieur le Président, je tiens à remercier mon collègue d'avoir un peu calmé le jeu à la Chambre et d'avoir proposé des solutions pragmatiques.

À Kitchener-Centre, certains électeurs s'inquiètent pour leur emploi. Ils s'inquiètent non seulement pour l'assemblage automobile, mais pour l'écosystème plus large de la fabrication de pièces pour l'industrie. Mon collègue pourrait-il expliquer brièvement ce que le plan conservateur propose pour protéger non seulement l'assemblage, mais l'écosystème dans son ensemble?

Fred Davies: Monsieur le Président, le cœur de notre politique consiste à reconnaître que, pour les voitures que nous fabriquons au Canada et qui seront achetées par des Canadiens, il existe une relation bilatérale avec les États-Unis. Nous devons pouvoir garantir que les règles soient les mêmes pour les véhicules construits ici, achetés par nos concitoyens et destinés au marché américain. Nous ne concluons aucun accord qui ne favorise pas les travailleurs canadiens. Nous les avons défendus par le passé et nous continuerons de le faire.

J'attends avec impatience que mes collègues négocient cet accord avec les États-Unis.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

DES VŒUX D'ANNIVERSAIRE

Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, les 60 secondes qui suivent ne me suffiront pas pour rendre justice aux réalisations de David Suzuki.

Scientifique, généticien, animateur, auteur, éducateur et militant, David Suzuki a reçu la plus haute distinction civile du pays: il a été nommé Compagnon de l'Ordre du Canada. Il a reçu des distinctions de tellement d'universités du monde entier qu'il m'est impossible de les énumérer; il a reçu des distinctions au Japon, en Australie, un peu partout en Europe, à l'UNESCO ainsi qu'aux Nations unies; il a aussi reçu ce qu'on appelle le prix Nobel alternatif, le Right Livelihood Award.

En animant pendant des décennies l'émission *The Nature of Things*, il a sensibilisé des générations de Canadiens et nous a fait découvrir ou prendre davantage conscience que la nature elle-même est un miracle.

Dans sa vie privée, c'est un mari, un père, un grand-père et maintenant un arrière-grand-père dévoué.

Des millions de Canadiens adorent David Suzuki, et ce n'est pas sans raison.

Il a 90 ans aujourd'hui, et je lui souhaite un joyeux anniversaire.

Déclarations de députés

• (1400)

LES DROITS DE LA PERSONNE

Juanita Nathan (Pickering—Brooklin, Lib.): Monsieur le Président, nous célébrons aujourd'hui la Journée internationale pour le droit à la vérité en ce qui concerne les violations flagrantes des droits de l'homme et pour la dignité des victimes.

Les Nations unies mettent le monde en garde contre le fait que, en période de conflits géopolitiques, les faits sont manipulés, les victimes revivent leur traumatisme et les violations sont occultées. Il ne s'agit pas là d'une question abstraite. De nombreux citoyens de ma circonscription m'ont confié que des membres de leur propre famille subissent ces conditions en Iran aujourd'hui.

Lorsqu'un gouvernement se retourne contre son peuple, les premières choses qui lui sont retirées sont la nourriture, l'eau, la dignité et la vérité. C'est une responsabilité collective. Lorsque les gens ne peuvent pas exprimer la vérité, il incombe à chacun d'entre nous de le faire à leur place. Ainsi, aujourd'hui, je vous invite à découvrir leurs noms, à écouter leurs récits et à témoigner. En effet, le pouvoir le plus grand que nous possédions est de refuser que la vérité soit étouffée.

* * *

LA PROTECTION CONTRE LES INONDATIONS

Brad Vis (Mission—Matsqui—Abbotsford, PCC): Monsieur le Président, la semaine dernière, nous avons reçu une nouvelle alerte d'inondation grave dans la vallée du Fraser. Aujourd'hui, je supplie le gouvernement de prêter attention aux inquiétudes de notre région, un axe économique national crucial.

Le 24 novembre 2021, à la Chambre, on m'a promis que le gouvernement libéral serait un partenaire dans la reconstruction d'Abbotsford pour un avenir plus solide. Nous attendons toujours des mesures concrètes. Le gouvernement a laissé entendre que le Fonds pour bâtir des collectivités fortes, doté de 51 milliards de dollars, aiderait ma communauté à se relever, mais ce que ma circonscription attend, c'est l'assurance que ces fonds seront alloués en conséquence.

J'implore le ministre du Logement et de l'Infrastructure de veiller à ce que nous ne soyons pas oubliés. Toutes les grandes lignes ferroviaires traversent notre région. L'aéroport local est essentiel à la Défense nationale. La route 1 est l'artère principale de la Colombie-Britannique. L'oléoduc TransMountain traverse la zone inondable.

Le temps des paroles est révolu. Nous avons besoin que le gouvernement fédéral passe à l'action. Il doit tenir ses promesses.

* * *

LA DIVERSITÉ ET L'INCLUSION

Gurbux Saini (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Monsieur le Président, partout au Canada, des gens de cultures et d'horizons très divers se rassemblent pour contribuer à une société commune. La sécurité, les possibilités et le sentiment d'appartenance que l'on trouve ici sont autant de raisons qui ont poussé de nombreuses personnes à choisir le Canada comme lieu de vie.

Cette semaine, alors que nous célébrons la Journée internationale pour l'élimination de la discrimination raciale, nous prenons le temps de réfléchir à l'importance de préserver ces valeurs. Le respect, la cohésion sociale et un solide esprit de vivre-ensemble sont

les éléments qui permettent à notre société de grandir et de s'épanouir. En encourageant ces principes, nous veillons à ce que le Canada reste un pays où la diversité est bien accueillie et où chacun a la possibilité de réussir.

* * *

LE PETIT DÉJEUNER-PRIÈRE NATIONAL

Cathay Wagantall (Yorkton—Melville, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole pour souligner un événement très important de l'histoire du Canada et du Parlement.

Il y a 60 ans, une jeune fille des Prairies a été tellement inspirée par les cours de son enseignante de 6^e année célébrant le centenaire du Canada qu'une graine a germé dans son cœur. Ce qu'on ne lui avait pas enseigné, et ce qui, j'ose le dire, n'était même pas connu à l'époque, c'est qu'un événement spécial était en cours de préparation sur la Colline par des parlementaires désireux de se réunir pour remercier Dieu des valeurs bibliques du Canada que sont la foi, la famille et la liberté: le premier Petit déjeuner-prière national du Canada.

Ce matin, plus de 1 500 disciples du Christ venus de toutes les provinces et de tous les territoires se sont réunis pour le 60^e Petit déjeuner-prière national annuel, qui est désormais l'événement parlementaire le plus ancien de la Colline. Ce n'est pas un hasard si le projet de loi C-9 sera soumis au vote demain. À la demande des chefs religieux, des spécialistes du droit, des organisations de la société civile et de centaines de milliers de personnes de toutes confessions, je voterai contre le projet de loi C-9, car il abrogerait la clause de bonne foi pour les interventions religieuses prévue dans notre Code criminel.

Dieu est ici aujourd'hui. Il sera encore là demain.

* * *

• (1405)

[Français]

SAINT-PHARD DÉSIR

L'hon. Mona Fortier (Ottawa—Vanier—Gloucester, Lib.): Monsieur le Président, c'est avec un grand honneur que je prends la parole pour souligner le parcours remarquable de M. Saint-Phard Désir.

Après 14 ans à la direction générale du Centre d'établissement, de soutien et d'orientation communautaire, ou CESOC, M. Saint-Phard Désir prend sa retraite bien méritée, laissant derrière lui un héritage profondément ancré dans le service, l'engagement et l'humanisme. Sous sa direction, le CESOC a connu une croissance marquante, a élargi son offre de services et a renforcé son rôle essentiel pour accompagner des milliers de familles de nouveaux arrivants francophones dans la région.

Grâce à sa vision, à son leadership rassembleur et à son intégrité, M. Désir a su transformer des défis complexes en occasion de bâtir une société plus inclusive, plus solidaire et plus forte.

[Traduction]

Le départ de Saint-Phard Désir marque la fin d'une époque, mais son héritage reste indélébile. Au nom de notre communauté, nous tenons à lui exprimer notre profonde gratitude pour son dévouement exceptionnel et ses contributions inestimables.

[Français]

Nous accueillons la nouvelle directrice, Mme Jephée, et je réaffirme mon engagement et ma pleine collaboration dans ce rôle qu'elle entame à présent.

* * *

[Traduction]

LE HOCKEY

David Bexte (Bow River, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour féliciter la municipalité de Taber, dans ma circonscription, d'avoir été nommée finaliste du concours Kraft Hockeyville de cette année et d'avoir été désignée lauréate provinciale de l'Alberta. Elle remporte ainsi la somme de 50 000 \$ pour la rénovation de son aréna, ainsi que la possibilité de concourir pour le grand prix de 250 000 \$ et la chance d'accueillir un match d'avant-saison de la Ligue nationale de hockey. Cette reconnaissance arrive à point nommé pour Taber, puisqu'en décembre dernier, la municipalité a dû fermer sa patinoire à la suite d'une explosion ayant causé de sérieux dégâts à l'édifice, ce qui n'avait pas manqué de perturber la vie locale, le hockey mineur ainsi que d'autres activités communautaires.

Taber peut s'enorgueillir d'avoir une fière tradition en matière de hockey. C'est la ville natale de Devin Setoguchi, ancienne vedette de la Ligue nationale, et sa patinoire accueille depuis des années des camps de jeunes dirigés par Kris Versteeg, un ancien joueur des Flames de Calgary, où sont formés nos athlètes de demain. La victoire au concours Kraft Hockeyville témoigne de la vigueur de l'esprit communautaire qui anime Taber et montre sa capacité à surmonter l'adversité.

Je souhaite bonne chance à la collectivité de Taber pour la finale — ainsi qu'à celle de Tumbler Ridge — et je la félicite pour cette formidable réalisation sur le plan communautaire.

* * *

LA JOURNÉE MONDIALE DE LUTTE CONTRE LA TUBERCULOSE

Sonia Sidhu (Brampton-Sud, Lib.): Monsieur le Président, en cette Journée mondiale de lutte contre la tuberculose, nous faisons le point sur les progrès accomplis ainsi que sur le travail qu'il reste à faire. Bien qu'il s'agisse d'une maladie évitable, traitable et guérissable, la tuberculose continue de toucher des milliers de personnes, dont plus de 2 500 au Canada au cours des dernières années.

Hier, Santé Canada a approuvé un nouveau médicament qui permettra d'élargir l'accès à un traitement préventif contre la tuberculose, plus court et plus sûr. Par ailleurs, le Canada continue de faire avancer la recherche sur les vaccins et les essais cliniques. Il collabore avec des partenaires mondiaux comme Gavi pour étendre la couverture vaccinale dans le monde. Des organisations comme Halte à la tuberculose Canada et Résultats Canada font partie d'un vaste réseau dont le travail indispensable sur le terrain change vraiment les choses.

Aujourd'hui, nous rendons hommage à tous ceux qui contribuent à ces efforts et nous réaffirmons notre responsabilité collective, car ensemble, nous pouvons vaincre la tuberculose.

Déclarations de députés

DES AGRICULTEURS DE FUNDY ROYAL

L'hon. Rob Moore (Fundy Royal, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour souligner le travail exceptionnel de Don et Geraldine Bettle, des agriculteurs de troisième génération de Passekeag, au Nouveau-Brunswick. La famille exploite une ferme le long de la rivière Kennebecasis depuis les années 1800. La rivière est un facteur majeur dans le fonctionnement de la ferme, et les Bettle se sont engagés à protéger la qualité de son eau, de même que la biodiversité sur leurs terres. Les systèmes que les Bettle ont mis en place profitent à la collectivité et à l'écosystème local, et ils contribuent à faire en sorte que les Néo-Brunswickois puissent profiter de la rivière pour les années à venir.

En septembre, l'Association canadienne des bovins a choisi Don et Geraldine comme lauréats du Prix de l'intendance environnementale pour 2025. Ce prix récompense les éleveurs de bovins qui explorent des moyens novateurs d'améliorer leurs activités et de protéger l'environnement. Je félicite Don et Geraldine Bettle, et je les remercie de leur excellent travail.

* * *

[Français]

UN ACCIDENT À L'AÉROPORT LAGUARDIA

Claude DeBellefeuille (Beauharnois—Salaberry—Soulanges—Huntingdon, BQ): Monsieur le Président, une fraction de seconde, et tout a basculé. Deux pilotes ont perdu la vie dimanche lors d'une collision impliquant leur avion sur la piste d'atterrissage de l'aéroport LaGuardia de New York.

Au nom du Bloc québécois, je tiens à offrir mes condoléances aux proches de Mackenzie Gunther. Je tiens à offrir mes condoléances et tout mon soutien à tous les membres de la famille d'Antoine Forest, qui avait à peine 30 ans et qui était originaire de Coteau-du-Lac dans ma circonscription. Il a probablement sauvé des dizaines de vies avant de perdre la sienne. J'offre mes vœux de courage aux 41 personnes hospitalisées, au premier chef à l'agent de bord Solange Tremblay, véritable miraculée qui a été éjectée de l'avion et qui se remet aujourd'hui de ses blessures. Je tiens également à saluer l'intervention rapide des secours.

À tous les proches des victimes, à toutes les personnes sous le choc, que les souvenirs partagés et l'affection puissent leur apporter un peu de réconfort pour traverser cette dure épreuve.

* * *

● (1410)

[Traduction]

L'ÉDUCATION DES FEMMES ET DES FILLES AFGHANES

Salma Zahid (Scarborough-Centre—Don Valley-Est, Lib.): Monsieur le Président, alors que les filles et les femmes en Afghanistan se voient refuser le droit fondamental à l'éducation, les Canadiens se mobilisent pour leur venir en aide.

Fondé en 2024, l'Ottawa-Kabul Global Education Centre est un organisme sans but lucratif canadien qui s'efforce de rétablir les possibilités d'éducation pour les filles et les femmes afghanes forcées d'abandonner l'école. Grâce à un écosystème d'enseignement entièrement en ligne, l'organisation soutient aujourd'hui plus de 18 000 étudiantes, dont plus de 7 000 anciennes étudiantes en médecine qui poursuivent leurs études avec l'aide de professeurs bénévoles du monde entier.

Déclarations de députés

Avec plus de 900 éducateurs et professionnels, de nombreux Canadiens contribuent à faire en sorte que ces jeunes femmes puissent poursuivre leurs études et leur carrière dans des domaines tels que la médecine, les soins infirmiers et la santé publique. Cette initiative est un exemple de la compassion, du leadership et de l'engagement du Canada en matière d'égalité des genres.

Je tiens à rendre hommage aux bénévoles et aux dirigeants à l'origine de ce travail important, dont beaucoup sont originaires de Scarborough, et à les remercier de soutenir les filles et les femmes afghanes.

* * *

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Amarjeet Gill (Brampton-Ouest, PCC): Monsieur le Président, le secteur automobile canadien est en crise. La production a été réduite de moitié depuis 2015 et a encore baissé de 7,8 % l'année dernière. Les exportations ont chuté de plus de 53 %. Plus de 5 000 travailleurs ont perdu leur emploi. À Brampton seulement, 3 000 emplois ont été supprimés.

Sous le gouvernement libéral, la promesse de protéger cette industrie s'est révélée être une illusion. Plutôt que de se battre pour nos travailleurs, il a accepté les droits de douane américains comme étant permanents. Près de 2 milliards de dollars ont été retirés aux constructeurs automobiles canadiens. Pire encore, les libéraux subventionnent des véhicules fabriqués à l'étranger alors que les usines canadiennes tournent au ralenti. Ce n'est pas du leadership; c'est de la capitulation.

Les conservateurs ont un plan pour éliminer la TPS sur les voitures fabriquées au Canada, mettre fin aux coûteuses obligations en matière de véhicules électriques et conclure un nouvel accord automobile sans droits de douane, ce qui permettra de doubler notre production pour atteindre deux millions de véhicules par an.

Rebâtissons notre secteur automobile, rétablissons notre puissance économique et défendons les Canadiens.

* * *

L'IRAN

L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole pour rendre hommage au courage extraordinaire dont fait preuve le peuple iranien face à d'immenses épreuves.

Partout dans ce pays, les habitants font preuve d'une bravoure remarquable. Les Iraniennes, en particulier, se retrouvent en première ligne, risquant leur sécurité et leur vie dans leur lutte pour leur dignité, le respect de leurs droits et la démocratie.

Nous assistons à des destructions dévastatrices et à un chaos qui ne cesse de s'aggraver, tandis que des innocents sont pris au piège dans la tourmente du conflit. Cette violence doit cesser. Nous devons œuvrer pour une résolution pacifique qui ouvre la voie à un gouvernement de transition, conformément à la volonté du peuple iranien, et qui engage fermement le pays sur la voie de la démocratie.

Un Iran libre et démocratique reste le rêve de millions de personnes, tant à l'intérieur de ses frontières que parmi sa diaspora. Nous sommes solidaires d'eux et espérons que cette aspiration pourra bientôt se concrétiser.

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Chris Lewis (Essex, PCC): Monsieur le Président, je suis fier de représenter les travailleurs de l'automobile d'Essex-Windsor, qui construisent les véhicules qui font rouler l'Amérique du Nord.

Vivant près du poste-frontière le plus fréquenté du Canada, je comprends mieux que quiconque à quel point le Canada et les États-Unis sont étroitement liés et combien il est vital de renforcer le secteur automobile de part et d'autre de la frontière.

Après 10 ans de gouvernement libéral, la production automobile canadienne a chuté de moitié, passant de plus de 2 millions de véhicules à tout juste 1,2 million d'unités. Le premier ministre avait promis la suppression des droits de douane au plus tard le 21 juillet 2025, mais il a laissé Donald Trump percevoir 2 milliards de dollars en droits de douane auprès des constructeurs automobiles.

Je suis ici pour dire que c'est assez. Assez de pertes d'emplois, assez de promesses creuses et assez de sacrifices imposés à nos travailleurs de l'automobile. Voilà pourquoi je soutiens le plan conservateur visant à conclure un pacte automobile libre de droits de douane. Les travailleurs de l'automobile d'Essex-Windsor comptent parmi les meilleurs au monde, et leurs emplois méritent d'être protégés.

* * *

● (1415)

[Français]

L'IMMIGRATION FRANCOPHONE HORS QUÉBEC

L'hon. Arielle Kayabaga (London-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, alors que nous célébrons la Journée internationale de la Francophonie le 20 mars, nous avons aussi célébré un nouvel investissement de 1,5 million de dollars pour soutenir l'immigration francophone dans les communautés minoritaires hors Québec. Ces deux moments arrivent ensemble, et ce n'est pas un hasard. En tant que Franco-Ontarienne arrivée au Canada comme réfugiée francophone, je sais ce que cela signifie d'arriver dans une communauté minoritaire où on peut trouver sa langue, sa culture et sa place.

Le Canada a atteint 8,9 % de résidents permanents francophones hors Québec en 2025. Notre cible passe à 9 % cette année et passera à 12 % d'ici 2029. Ces chiffres représentent des familles qui choisissent de bâtir leur vie en français dans des communautés comme London et le Sud-Ouest de l'Ontario.

Cet investissement est une reconnaissance de ce que nos communautés francophones minoritaires apportent à notre pays. Je continuerai à porter cette voix à Ottawa et à m'assurer que les francophones du Sud-Ouest de l'Ontario...

[Traduction]

Le Président: L'honorable député de Selkirk—Interlake—Eastman a la parole.

L'ÉCONOMIE

James Bezan (Selkirk—Interlake—Eastman, PCC): Monsieur le Président, les libéraux laissent tomber les travailleurs, les agriculteurs et les entreprises canadiennes. Le premier ministre avait promis de conclure un accord commercial il y a neuf mois, mais nous attendons toujours. Il n'est même pas disposé à s'asseoir à la table des négociations. Pendant qu'il tergiverse et traîne les pieds, le Canada a perdu plus de 100 000 emplois rien qu'au cours des deux premiers mois de cette année. Notre économie est en décroissance. Nous affichons le deuxième taux de chômage le plus élevé, le niveau d'endettement des ménages le plus élevé et l'inflation alimentaire la plus forte du G7.

Si le premier ministre cherche un coupable, il n'a qu'à se regarder dans un miroir. Son gouvernement affiche le plus gros déficit de l'histoire et freine la croissance avec des lois anti-énergie. Il a alourdi les formalités administratives pesant sur les projets de construction et imposé une taxe sur le carbone qui pénalise les agriculteurs et les fabricants canadiens. Toute cette incurie libérale se traduit par un rétrécissement de notre économie, la disparition d'emplois et une dette nationale qui devient rapidement incontrôlable.

Si le premier ministre refuse d'assumer la responsabilité, va-t-il se tasser du chemin pour que les Canadiens puissent se remettre au travail?

* * *

L'AGA KHAN

Taleeb Noormohamed (Vancouver Granville, Lib.): Monsieur le Président, demain, les Canadiens accueilleront au Canada Son Altesse le prince Rahim Aga Khan, 50^e imam héréditaire des musulmans ismaéliens. Il s'agit de sa première visite au Canada depuis son accession à l'imamat.

Le Canada et l'imamat ismaélien entretiennent depuis des décennies une relation de partenariat fondée sur des valeurs communes et un engagement à améliorer la qualité de vie des populations à travers le monde. Cette relation transcende la politique et reflète le meilleur du Canada à l'œuvre dans certains des endroits les plus difficiles de la planète. Cette visite de Son Altesse permettra de réaffirmer cet engagement et de trouver de nouvelles façons de travailler ensemble dans un monde complexe, en favorisant le développement par le progrès économique, en collaborant pour relever des défis mondiaux tels que les changements climatiques et la sécurité alimentaire, et en bâtissant un Canada plus fort et plus pluraliste.

Pour les ismaéliens, cette visite revêt une importance particulière, car elle sera l'occasion pour des milliers de membres de notre communauté de rencontrer notre imam et de réaffirmer notre attachement à nos valeurs de bienveillance, de compassion, de quête spirituelle et d'engagement à bâtir des sociétés plus fortes où chacun peut trouver sa place.

En cette occasion historique importante, je sais que tous les députés de la Chambre se joindront à moi pour souhaiter la bienvenue à Son Altesse l'Aga Khan au Canada.

Questions orales

QUESTIONS ORALES

[Français]

L'IMMIGRATION, LES RÉFUGIÉS ET LA CITOYENNETÉ

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, hier, la vérificatrice générale a exposé la gestion catastrophique de trois ministres libéraux en matière d'immigration.

Des ministres libéraux de ce gouvernement ont ignoré des preuves de fraude massive parmi 150 000 faux étudiants étrangers. Ils ont enquêté sur 3 % des cas et en ont abandonné la moitié parce que ces fraudeurs allégués n'ont pas répondu à leurs courriels.

Est-ce que le premier ministre va se lever à la Chambre des communes pour congédier ces ministres libéraux incompetents?

L'hon. Lena Metlege Diab (ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté, Lib.): Monsieur le Président, nous appuyons les recommandations de la vérificatrice générale et nous agissons depuis 2025. Ce sont 100 % des cas signalés par les établissements qui font l'objet d'un suivi et nous enquêtons sur les cas à haut risque. Les résultats sont clairs. Les contrôles et les vérifications sont renforcés. Le nombre d'arrivées d'étudiants a diminué de plus de 60 %. Nous rétablissons l'intégrité du système et nous maîtrisons ce dernier.

● (1420)

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, ma question s'adressait au premier ministre, qui est ici à Ottawa aujourd'hui. Il doit prendre la responsabilité de ses trois ministres incompetents, soit le ministre de la Justice, le ministre de l'Identité et de la Culture canadiennes et ministre responsable des Langues officielles et la ministre de l'Immigration, qui ont tous fait preuve d'une incompétence incroyable. On parle de 149 000 cas potentiels de fraude qui n'ont pas fait l'objet d'enquête. Dans seulement 3 % des cas on a enquêté et dans la plupart des cas on a abandonné.

Est-ce que le premier ministre va prendre la responsabilité personnelle pour son Cabinet actuel incompetent et congédier ses ministres?

L'hon. Marc Miller (ministre de l'Identité et de la Culture canadiennes et ministre responsable des Langues officielles, Lib.): Monsieur le Président, je me suis lancé en politique parce que j'adore mon pays, le Canada. Le député de l'opposition s'est lancé en politique parce qu'il avait une tendinite. Il pense que les Canadiens sont des *losers* et il pense que sa *job* est terrible. Il est sur vidéo en train de dire ça et de dire qu'on distribue des visas à n'importe qui partout dans la province. Ce n'est pas responsable et c'est la raison pour laquelle nous nous rangeons derrière le premier ministre.

[Traduction]

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, à entendre une réponse aussi incompetente et incohérente, on comprend aisément pourquoi ce ministre n'a pas enquêté sur 97 % des 150 000 cas présumés de fraude liés au Programme des étudiants étrangers. Comme si ce n'était pas suffisant, sur les 3 % de cas sur lesquels il s'est penché, le ministre en a abandonné la moitié parce que le fraudeur présumé ne répondait pas aux courriels des enquêteurs. Voilà le bilan du gouvernement libéral actuel.

Questions orales

Le premier ministre libéral actuel va-t-il assumer ses responsabilités et renvoyer ce ministre, le ministre de la Justice et la ministre de l'Immigration?

L'hon. Sean Fraser (ministre de la Justice et procureur général du Canada et ministre responsable de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, Lib.): Monsieur le Président, si le député veut parler d'incompétence en politique, il n'a qu'à se regarder dans le miroir. Son point de vue sur les relations entre le Canada et les États-Unis est que ce ne sont pas les Américains qui ont tort, mais bien nous, et il nous traite d'imbéciles. Pendant ce temps, les membres de son caucus vont aux États-Unis pour déclarer que nous ne faisons que piquer une « crissette ». S'ils veulent des exemples d'incompétence, il n'y a qu'à regarder écouter ce que dit le chef conservateur, qui a qualifié la direction de la GRC de « méprisable » et a appelé à l'incarcération de ses adversaires politiques. Nous mettrons en œuvre une politique réfléchie qui garantira l'intégrité de notre système d'immigration, et ce, tout en accueillant les nouveaux arrivants susceptibles de contribuer à la croissance économique du pays.

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, le premier ministre récompense et encourage l'incompétence en nommant le pire ministre de l'Immigration de l'histoire du Canada au poste de ministre de la Justice. Ce ministre a fait augmenter le taux de croissance démographique de 300 %. Nous savons maintenant qu'il y a eu des centaines de milliers de cas potentiellement frauduleux sur lesquels il a refusé d'enquêter. Quarante-vingt-dix-sept pour cent des cas de fraude potentielle n'ont pas fait l'objet d'une enquête, et la moitié des 3 % restants ont été abandonnés parce que les fraudeurs n'ont pas répondu aux courriels.

Le premier ministre va-t-il prendre ses responsabilités à l'égard de ces libéraux incompetents et les congédier immédiatement?

L'hon. Lena Metlege Diab (ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté, Lib.): Monsieur le Président, pour la gouverne du député et de l'ensemble de son caucus, je vais me répéter. Depuis 2025, 100 % des irrégularités signalées ont fait l'objet d'un suivi. Il y a eu un suivi dans 100 % de ces cas depuis 2025, et tous ceux présentant un risque élevé ont fait l'objet d'une enquête. La vérificatrice générale a reconnu les progrès accomplis. Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada a resserré son approche, et nous maîtrisons la délivrance des visas d'étudiants. Les chiffres le démontrent.

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, le mystère est maintenant résolu. Seulement 3 % des 150 000 cas de fraude présumée ont fait l'objet d'une enquête. La moitié de ces enquêtes ont été abandonnées parce que le fraudeur présumé n'a pas répondu à un courriel. Or, nous apprenons aujourd'hui que le gouvernement a envoyé un autre courriel, et la menace est claire: sans réponse, un autre courriel suivra.

Confronté à une incompétence aussi flagrante sous sa direction, pourquoi le premier ministre libéral refuse-t-il de congédier ces trois ministres afin que nous puissions remettre le système...

Le Président: La ministre a la parole.

● (1425)

L'hon. Lena Metlege Diab (ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais dire aux Canadiens, à ce député et à son caucus que le rapport porte sur une période de 18 mois. Le gouvernement avait déjà entrepris d'améliorer le système bien avant le début de l'audit. La vérificatrice générale a confirmé que l'on a renforcé le système,

examiné les visas d'étudiants et apporté des améliorations. Depuis 2025, tous les dossiers transmis par les établissements ont été examinés.

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, il est injuste que le premier ministre libéral oblige cette ministre à répondre de toutes les erreurs commises par ses deux prédécesseurs, à qui il a confié des fonctions plus importantes. Il s'agit là, en réalité, d'une illusion du premier ministre. Bien qu'il se trouve à Ottawa, il refuse aujourd'hui de se lever et de répondre aux questions sur le fait que nous sommes le seul pays du G7 à connaître une contraction économique et que nous enregistrons aussi la pire inflation alimentaire, le plus fort endettement des ménages et les coûts du logement les plus élevés. Il refuse aussi d'expliquer comment le pays a pu perdre 100 000 emplois au cours des deux premiers mois de cette année.

Le premier ministre aura-t-il le courage de prendre la parole aujourd'hui et de défendre le bilan désastreux du Parti libéral?

L'hon. Steven MacKinnon (ministre des Transports et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, chaque jour, nous défendons fièrement le bilan des libéraux dans les domaines de la défense et de la construction au Canada. Le chef de l'opposition a aujourd'hui en face de lui une ministre qui maîtrise bien ce dossier. D'ailleurs, depuis qu'elle gère celui-ci, on constate une baisse de l'immigration et du nombre de visas étudiants. D'ailleurs, l'année dernière, pour la toute première fois, la population du Canada a diminué de 100 000 habitants. Le Canada dispose de l'un des meilleurs systèmes d'immigration au monde. Les gens en sont fiers, ils le soutiennent et...

[Français]

Le Président: L'honorable député de Beloeil—Chambly a la parole.

* * *

LA JUSTICE

Yves-François Blanchet (Beloeil—Chambly, BQ): Monsieur le Président, nous faisons une écoute attentive des plaidoiries présentées à la Cour suprême. Certaines sont excellentes; d'autres sont quelque part entre stupides et franchement insultantes.

Pendant qu'il est encore temps, est-ce que le gouvernement reconnaît qu'il devrait dire à ses procureurs de retirer leur mémoire et demander à ses procureurs de ne pas présenter de plaidoiries contre le Québec?

L'hon. Sean Fraser (ministre de la Justice et procureur général du Canada et ministre responsable de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, Lib.): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question.

Il est très important de clarifier la position du gouvernement fédéral. Nous avons une occasion et une obligation de défendre la Constitution. Il est possible de défendre la langue française et la Constitution en même temps.

Le cas est arrivé à la Cour suprême du Canada. C'est le forum approprié pour avoir cette discussion.

Yves-François Blanchet (Beloeil—Chambly, BQ): Monsieur le Président, le Parlement québécois a adopté, en 2019, une loi sur la laïcité de l'État québécois. Qu'on l'aime ou pas, elle est légitime.

Questions orales

Est-ce que le gouvernement est en train de dire aux Québécois que le Parlement fédéral est supérieur et a autorité sur le Parlement du Québec? Est-ce que le Canada libéral s'imagine qu'il est le patron du Québec?

L'hon. Joël Lightbound (ministre de la Transformation du gouvernement, des Travaux publics et de l'Approvisionnement et lieutenant du Québec, Lib.): Monsieur le Président, j'ai de la misère à comprendre la question de mon collègue.

D'abord, il faut rappeler une chose. On est dans un État de droit où il est possible pour des groupes et pour des citoyens de contester les droits devant les tribunaux. Ultimement, ça peut se rendre en Cour suprême. C'est ce qui se passe avec la loi 21.

Si le député suggère que le fédéral utiliserait le pouvoir de désaveu, ça n'a pas été utilisé depuis 1943. Je n'étais même pas né. Je suis pas mal sûr qu'il n'était pas né lui non plus. On n'a aucunement l'intention d'utiliser le pouvoir de désaveu.

Yves-François Blanchet (Beloil—Chambly, BQ): Monsieur le Président, je mentirais si je disais que je suis surpris qu'il ne comprenne pas.

Le Canada de Pierre Elliott Trudeau a imposé une Constitution au Québec. Le Québec ne l'a ni signée ni digérée. On nous dit aujourd'hui qu'en vertu de cette Constitution et de sa Charte conçue contre le Québec, le patron, c'est Ottawa.

Est-ce que le Canada des libéraux qui agit contre le Québec en Cour suprême dit au Québec que son assemblée nationale doit se soumettre et est-ce que le Québec est une colonie du Canada?

• (1430)

L'hon. Joël Lightbound (ministre de la Transformation du gouvernement, des Travaux publics et de l'Approvisionnement et lieutenant du Québec, Lib.): Monsieur le Président, je pense que les Québécois sont très fiers de vivre dans un État de droit où on peut contester des lois. C'est ce qui se fait par différents Québécois devant la Cour suprême en ce moment, et on va laisser la Cour suprême faire son travail.

* * *

[Traduction]

L'IMMIGRATION, LES RÉFUGIÉS ET LA CITOYENNETÉ

Melissa Lantsman (Thornhill, PCC): Monsieur le Président, on peut désormais ajouter le nom de la vérificatrice générale à la longue liste de gens qui trouvent que la ministre de l'Immigration ne fait pas très bien son travail. Cette ministre ne sait déjà pas comment gérer les millions de titulaires de visa expiré au Canada, et un nouveau rapport a révélé que, sur plus de 150 000 demandes d'immigration frauduleuses, moins de 3 % ont fait l'objet d'une enquête. Les fraudeurs et ceux qui ont fait dérailler le système n'ont aucun compte à rendre. La ministre de l'Immigration et ses deux prédécesseurs siègent toujours au Cabinet. Je pose donc de nouveau la question: quand seront-ils congédiés?

L'hon. Lena Metlege Diab (ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai déjà dit à quelques reprises ce matin, depuis 2025, la totalité des irrégularités qui ont été signalées par les établissements d'enseignement à Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada ont fait l'objet d'un suivi. Les cas jugés à haut risque ont fait l'objet d'une enquête approfondie. Les résultats sont clairs. Nous accueillons favorablement les recommandations. Nous continuerons d'améliorer nos systèmes, mais la vérificatrice générale a claire-

ment indiqué que nous avons déjà commencé à mettre en œuvre toutes ces recommandations avant même qu'elle ne commence à rédiger son rapport.

Melissa Lantsman (Thornhill, PCC): Monsieur le Président, nous comprenons. Il y a eu des courriels de suivi, mais même ses collègues libéraux ont dit à CBC/Radio-Canada qu'elle n'était pas apte à occuper ce poste. Pourtant, rien de tout cela ne semble important pour le premier ministre libéral, car c'est ainsi que les choses fonctionnent chez les libéraux à Ottawa. La première étape consiste à faire un travail médiocre. La deuxième étape consiste à obtenir une promotion. La troisième étape consiste à recommencer le cycle. C'est ce qui est arrivé au dernier ministre de l'Immigration, qui est l'actuel ministre de la Culture, et à celui qui l'a précédé, qui est l'actuel procureur général. Compte tenu de cette logique, j'ai une question à poser au premier ministre: quand accordera-t-il une promotion à l'actuelle ministre de l'Immigration?

L'hon. Steven MacKinnon (ministre des Transports et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, la première étape consiste à avoir une avance de 25 points dans les sondages. La deuxième étape consiste à ce que des élections soient déclenchées. La troisième étape consiste à ce qu'un député perde son siège. Pourquoi le chef de l'opposition est-il toujours en poste?

L'hon. Michelle Rempel Garner (Calgary Nose Hill, PCC): Monsieur le Président, sous le premier ministre libéral, la crise de l'immigration provoquée par les libéraux est pire que jamais. Au lieu d'expulser des agresseurs sexuels non citoyens, les libéraux leur accordent des peines clémentes. Les faux demandeurs d'asile reçoivent de meilleurs soins de santé que les Canadiens, et il y a plus de 150 000 cas de fraude liés aux permis d'études. Des millions de non-citoyens se trouvent au Canada sans motif légal, sans qu'il y ait la moindre reddition de comptes.

Trois des ministres de l'Immigration les plus incompetents et les plus destructeurs de l'histoire du Canada font toujours partie du Cabinet. Pourquoi?

L'hon. Lena Metlege Diab (ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté, Lib.): Monsieur le Président, les Canadiens ont élu ce gouvernement l'année dernière parce qu'ils savent que nous avons un plan. Notre plan donne des résultats. Contrairement à ce que l'on voit de l'autre côté, il ne repose pas sur des conjectures. En un an, nous avons diminué de plus de 50 % le nombre de résidents temporaires. Nous avons réduit de plus du tiers le nombre de demandeurs d'asile. Nous avons transformé l'immigration économique comme jamais auparavant. Les Canadiens voient bien que le gouvernement est déterminé et qu'il a un plan.

L'hon. Michelle Rempel Garner (Calgary Nose Hill, PCC): Monsieur le Président, examinons le plan. Sous le premier ministre libéral, on a recensé 150 000 cas de fraude liés aux permis d'études. De plus, le gouvernement vient d'acheter, avec l'argent des contribuables, un hôtel entier pour loger des demandeurs d'asile. Les faux demandeurs d'asile reçoivent de meilleurs services de santé que les aînés canadiens qui ont cotisé toute leur vie au système. Pourtant, la ministre de l'Immigration est toujours en poste. Pourquoi?

Questions orales

L'hon. Steven MacKinnon (ministre des Transports et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, c'est reparti. La ministre de l'Immigration a su prendre la situation en main, ce qui a d'ailleurs mené, l'an dernier, à une importante diminution de la population canadienne. Le système d'immigration du Canada est admiré partout dans le monde, tout comme notre pays. La ministre de l'Immigration met en œuvre un plan clair pour réduire le nombre de résidents temporaires au pays. La députée devrait avoir honte de s'en prendre aux réfugiés ukrainiens qui ont fui la guerre pour venir au Canada et y recevoir des soins.

• (1435)

[Français]

Pierre Paul-Hus (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, PCC): Monsieur le Président, selon la vérificatrice générale, des dizaines de milliers de personnes sont entrées et sont restées au pays sans vérifications adéquates, alors que plusieurs dossiers étaient déjà signalés.

Le gouvernement est incapable de dire qui, des étudiants étrangers, respecte les règles, qui a quitté le pays et qui est resté illégalement. Autrement dit, les libéraux ont ouvert la porte, mais ne contrôlent plus qui est au pays. Il est temps que le premier ministre assume ses responsabilités pour avoir promu les ministres de l'Immigration qui ont créé ce chaos.

Quand va-t-il mettre les trois pires ministres de l'Immigration à la porte?

L'hon. Lena Metlege Diab (ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté, Lib.): Monsieur le Président, le statut temporaire est exactement ça. C'est temporaire. Ce n'est pas une chose nouvelle. Sous notre plan, le Canada s'est fixé des objectifs clairs concernant les résidents temporaires et les prolongations. Nous respectons notre plan, mais notre attente est claire: à l'expiration du permis, on doit quitter. Nous maintiendrons nos objectifs et nous appliquerons nos règles.

Pierre Paul-Hus (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, PCC): Monsieur le Président, depuis 10 ans, ce gouvernement a perdu totalement le contrôle de l'immigration. La preuve: le rapport de la vérificatrice générale hier qui confirme que, dans l'ensemble des personnes qui ont demandé un visa d'étudiant, il y en a 150 000 qui avaient été identifiées avec un drapeau rouge.

Là-dessus, le gouvernement est en mesure de seulement vérifier 4 000 cas. Les autres ont été oubliés, perdus dans la nature. Là, actuellement, les libéraux ne sont même pas capables de savoir qui est resté au pays sans avoir aucun permis.

Quand est-ce que le premier ministre va mettre sa ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté et les deux anciens ministres de l'Immigration dehors pour incompétence?

L'hon. Marc Miller (ministre de l'Identité et de la Culture canadiennes et ministre responsable des Langues officielles, Lib.): Monsieur le Président, pendant que nous réduisons l'immigration, le chef de l'opposition se promenait à travers le pays, en train de promettre à n'importe qui des visas à volonté. C'est ridicule.

Pas besoin d'une vérificatrice générale pour vérifier l'incompétence du chef de l'opposition et de plusieurs de ces députés. C'est absolument ridicule. C'est une preuve d'irresponsabilité de l'opposition. Je pense qu'ils devraient avoir honte de ce constat rien qu'à regarder les vidéos sur Twitter.

Gabriel Hardy (Montmorency—Charlevoix, PCC): Monsieur le Président, selon la vérificatrice générale, le système d'immigration pour les étudiants étrangers est complètement hors de contrôle.

En un an, c'est potentiellement 150 000 demandes de faux étudiants étrangers qui auraient été faites, et moins de 3 % ont été prises en charge par le gouvernement. Ce n'est pas compliqué: les libéraux ont complètement perdu le contrôle de l'immigration, mais ils continuent à donner des permis comme si de rien n'était. Au Québec, ce que les gens veulent, c'est un système d'immigration qui respecte la capacité d'accueil et d'intégration à notre nation québécoise.

Est-ce que le premier ministre peut nous expliquer comment il fait pour garder des ministres qui nuisent plus qu'ils aident?

L'hon. Mélanie Joly (ministre de l'Industrie et ministre responsable de Développement économique Canada pour les régions du Québec, Lib.): Monsieur le Président, le plan de notre gouvernement fonctionne. Notre plan, c'est d'être en contrôle de l'immigration, sachant que les Canadiens nous font confiance pour maintenir ce contrôle. Nous avons été capables de réduire les seuils d'immigration. Pour la première fois en près de 50 ans, nous avons été capables de réduire la croissance de la population au Canada.

Maintenant, nous aussi, nous allons faire en sorte de nous entendre avec le gouvernement du Québec. Le lieutenant s'est entendu d'ailleurs avec le gouvernement du Québec la semaine passée, parce que nous devons non seulement être capables d'avoir l'immigration sous contrôle, mais nous devons être capables d'aider les entreprises qui ont également des problèmes de pénurie de main-d'œuvre.

* * *

LA JUSTICE

Rhéal Éloi Fortin (Rivière-du-Nord, BQ): Monsieur le Président, trois provinces joignent leur voix au Québec pour exiger plus de pouvoir dans les nominations de juges. Après le Québec, c'est maintenant l'Ontario, l'Alberta et la Saskatchewan qui veulent que les juges des cours supérieures soient choisis à partir de leur propre liste de candidats. Elles veulent également avoir leur mot à dire sur le choix des juges à la Cour suprême. Le Québec et les provinces en ont assez de voir l'entourage du premier ministre se mêler de la nomination des juges pour récompenser des libéraux.

Est-ce que ce gouvernement va enfin respecter leurs demandes?

L'hon. Sean Fraser (ministre de la Justice et procureur général du Canada et ministre responsable de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, Lib.): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question.

Il est très important de comprendre que nous avons un processus qui fonctionne, aujourd'hui. Nous recevons des recommandations d'un comité indépendant et nous avons des occasions de discuter des propositions avec mes homologues des provinces et des territoires. Ce processus fonctionne et il n'est pas nécessaire de le changer. Cependant, si mes homologues veulent participer au processus, ils n'ont qu'à faire un appel. C'est simple.

• (1440)

Rhéal Éloi Fortin (Rivière-du-Nord, BQ): Monsieur le Président, le Québec et trois provinces veulent sélectionner eux-mêmes leurs juges parce que le processus à Ottawa est entaché de rouge.

Questions orales

On se souviendra de la Libéraliste, cet outil partisan qui aidait les libéraux à nommer des libéraux. Parmi les juges qui avaient été des donateurs de partis politiques, 76 % étaient des libéraux. En 2019, au Nouveau-Brunswick, cinq des six juges nommés étaient la voisine d'un ministre libéral, la femme de son beau-frère et trois donateurs.

Est-ce que le gouvernement va inclure le Québec et les provinces qui le souhaitent dans un processus impartial?

L'hon. Sean Fraser (ministre de la Justice et procureur général du Canada et ministre responsable de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, Lib.): Monsieur le Président, il y a actuellement un processus qui fonctionne, qui est indépendant et qui bénéficie des recommandations du comité des affaires juridiques. Il est important de s'assurer que chaque candidat a la capacité de participer au système judiciaire.

[Traduction]

Nous allons continuer de travailler avec les provinces et les territoires afin de tenir compte de leurs commentaires durant ce processus et de nommer des personnes de talent. Nous voulons les meilleures personnes pour ce poste, peu importe le passé politique des candidats. C'est ce qu'assure le processus actuel.

* * *

L'IMMIGRATION, LES RÉFUGIÉS ET LA CITOYENNETÉ

Brad Redekopp (Saskatoon-Ouest, PCC): Monsieur le Président, l'incompétence des libéraux par rapport au système d'immigration ne fait qu'empirer. Hier, la vérificatrice générale a révélé des fraudes généralisées dans le programme des étudiants étrangers des libéraux. Pire encore, le ministère a examiné moins de 3 % des 150 000 cas de fraude présumée. Ce n'est qu'une partie du bourbier qu'est devenue l'immigration sous les libéraux.

Le premier ministre libéral a-t-il réglé ce problème? Pas du tout. En plus de maintenir en poste une ministre épouvantable, il a accordé des promotions aux deux incompetents ministres précédents. À titre de ministre de la Justice et de ministre de la Culture, ceux-ci sont en train de semer la destruction. Comment se fait-il que trois des ministres de l'Immigration les plus incompetents et les plus néfastes fassent encore partie de son Cabinet?

L'hon. Steven MacKinnon (ministre des Transports et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, on nous a posé cette question à plusieurs reprises, et nous y avons répondu à plusieurs reprises.

Je me demande si ce député, qui rêvait de siéger au Parlement du Canada quand il était petit, est en train de réaliser que c'est un jeune de 24 ans du bureau de son chef qui lui remet la question qu'il est tenu de poser à la Chambre des communes. C'est la réalité.

Brad Redekopp (Saskatoon-Ouest, PCC): Monsieur le Président, contrairement à ce député-là, je ne travaille pas pour le Cabinet du premier ministre.

La vérité, c'est que la ministre de l'Immigration est tellement incompétente que ses propres collègues libéraux ont déclaré à Radio-Canada qu'elle n'est pas à la hauteur de ses fonctions. Le gâchis causé par les 2 ministres précédents est évident. Pourtant, les libéraux s'entêtent à accorder des centaines de milliers de nouveaux permis de travail à des étrangers sans avoir l'intention de renvoyer les millions de titulaires de visas sur le point d'expirer qui sont toujours au Canada, alors même que le taux de chômage chez les

jeunes Canadiens atteint 14 % et que les résidents non permanents sont plus nombreux que les Canadiens sans emploi. Cette folie doit cesser.

Pourquoi trois des ministres de l'Immigration les plus incompetents et les plus néfastes de l'histoire du Canada font-ils toujours partie du Cabinet du premier ministre?

L'hon. Steven MacKinnon (ministre des Transports et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, nous venons tout juste d'adopter, malgré l'obstruction des conservateurs, un projet de loi qui nous permet de réduire le nombre de demandeurs d'asile au Canada, tout comme, l'année dernière, nous avons réduit pour la première fois de l'histoire le nombre de résidents temporaires au pays.

Je rappelle encore une fois au député que je travaille pour les Canadiens, alors que lui ne travaille pas pour le chef de l'opposition. Il devrait poser une question qu'il a lui-même rédigée au lieu de réciter des questions fournies par les jeunes de 24 ans qui travaillent au bureau du chef de l'opposition.

Tamara Kronis (Nanaimo—Ladysmith, PCC): Monsieur le Président, 153 000 demandes de visa d'étudiant ont été signalées comme des fraudes potentielles, mais moins de 3 % d'entre elles ont fait l'objet d'une enquête, et 92 % des fraudeurs ont reçu le feu vert, ce qui leur a ouvert la voie vers un permis de travail, l'asile et le statut de résident. La vérificatrice générale a mis en lumière un système d'immigration tellement dysfonctionnel qu'il n'arrive pas à faire respecter ses propres règles. Or, au lieu de régler les problèmes, les libéraux vont délivrer encore plus de permis. Il y a même des libéraux parmi les gens qui réclament le départ de la ministre de l'Immigration. Il serait grand temps de faire le ménage.

Pourquoi le premier ministre conserve-t-il dans son cabinet non pas un, ni même deux, mais bien trois ministres de l'Immigration ratés?

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, au-delà des échanges d'aujourd'hui au sujet des effets de l'immigration sur le chômage chez les jeunes, je rappelle aux députés de l'opposition que, bien qu'ils profitent des avantages que leur procurent les programmes comme Emplois d'été Canada et bien qu'ils aillent à la rencontre des étudiants qui y participent, ils votent constamment contre ces programmes.

Il m'apparaît plutôt frauduleux que des députés, d'une part, aillent rencontrer les jeunes de leur circonscription et célèbrent les débouchés ainsi créés alors que, d'autre part, ils votent contre ces mêmes programmes à la Chambre des communes.

Des voix: Oh, oh!

• (1445)

Le Président: Les interventions sont parsemées de toutes sortes de qualificatifs aujourd'hui. Je crois qu'on devrait en éviter certains.

[Français]

L'honorable député de Beauce a la parole.

*Questions orales***LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONAL**

Jason Groleau (Beauce, PCC): Monsieur le Président, les régions du Québec sont à bout de patience. L'inaction du gouvernement libéral leur coûte cher. Ce n'est pas moi qui le dis, ce sont les maires, les entrepreneurs et les organismes de Chaudière-Appalaches qui sont ici même à Ottawa pour sonner l'alarme. Le premier ministre a promis de faire lever les droits de douane américains sur l'acier et le bois d'œuvre. C'est un échec. Il a créé un chaos en immigration, un chaos lamentable. C'est un autre échec. Le résultat, ce sont des pertes d'emploi dans toutes nos régions.

Combien d'emplois faudra-t-il encore perdre avant que le premier ministre tienne ses promesses envers les entreprises de la Beauce?

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 soulevé plusieurs cas qui sont en effet liés aux secteurs en Beauce qui sont touchés par les droits de douane américains. Nous allons travailler, par l'entremise de Développement économique Canada pour les régions du Québec, avec le député. Cela dit, j'aimerais que lui-même et tout son caucus en fassent davantage pour dénoncer les droits de douane américains parce que, manifestement, le silence parle de l'autre côté.

Richard Martel (Chicoutimi—Le Fjord, PCC): Monsieur le Président, des représentants d'entreprises du Saguenay—Lac-Saint-Jean sont ici à Ottawa parce qu'ils n'en peuvent plus d'attendre. Le premier ministre devait conclure une entente sur les droits de douane sur l'aluminium avec l'administration Trump. Un an plus tard, il n'y a rien, *nothing*. Pendant ce temps, 57 000 emplois ont été perdus au Québec en février. Les travailleurs du secteur de l'aluminium en paient le prix. Les contrats disparaissent, l'incertitude s'installe, les régions écotent.

Pourquoi le premier ministre laisse-t-il tomber nos travailleurs et nos entreprises en région?

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'aurai également l'occasion de rencontrer les mêmes personnes que mon collègue va rencontrer plus tard aujourd'hui. J'ai eu l'occasion de travailler avec lui la semaine passée. Pourquoi? C'est parce que nous voulons aider les travailleurs du secteur de l'aluminium. Nous savons qu'ils sont victimes des droits de douane injustifiés de la part de l'administration Trump. Nous sommes là pour les protéger. Nous sommes également en discussion avec plusieurs entreprises de la région pour les soutenir. Nous avons des conversations et nous prenons également des décisions en lien avec des investissements importants qui s'en viennent chez Rio Tinto. Nous sommes là pour le Saguenay—Lac-Saint-Jean.

* * *

[Traduction]

LES AFFAIRES DU NORD

Philip Earle (Labrador, Lib.): Monsieur le Président, le 12 mars dernier, le premier ministre était à Yellowknife afin d'annoncer un plan historique pour défendre, développer et transformer le Nord qui prévoit des investissements de plus de 40 milliards de dollars. J'ai moi-même rédigé cette question. C'est très important.

La ministre des Relations Couronne-Autochtones expliquerait-elle à la Chambre pourquoi ce nouveau plan est si essentiel pour faire avancer durablement le Nord?

L'hon. Rebecca Alty (ministre des Relations Couronne-Autochtones, Lib.): Monsieur le Président, les collectivités des Territoires du Nord-Ouest le disent sans détour depuis des décennies: la route de la vallée du Mackenzie est essentielle à leur avenir. Ce projet permettrait d'enfin relier des localités éloignées, de réduire le prix des marchandises, d'exploiter des minéraux critiques et de créer des débouchés intéressants pour les entreprises locales. Nous faisons également avancer le projet de la centrale hydroélectrique Taltson et le projet du corridor économique et de sécurité de l'Arctique, en collaboration avec des partenaires autochtones.

Grâce à des investissements de plus de 40 milliards de dollars, nous bâtissons un Nord plus fort, plus résilient et mieux interrelié.

* * *

L'IMMIGRATION, LES RÉFUGIÉS ET LA CITOYENNETÉ

Tamara Jansen (Cloverdale—Langley City, PCC): Monsieur le Président, j'ai discuté avec un homme de ma circonscription qui travaille dans un atelier de fabrication d'armoires. Il travaille dur et il paie ses impôts, mais ses heures ont été réduites parce qu'il se fait prendre ses quarts de travail par des étudiants dont le visa a expiré et qui sont payés au noir. C'est la conséquence directe d'un système que l'ancien ministre libéral de l'Immigration a laissé dégénérer: des étudiants étrangers entrent sur le territoire sans contrôle adéquat, et des milliers d'entre eux y restent au-delà de la durée autorisée.

Le premier ministre libéral va-t-il reconnaître que ce fiasco a commencé sous le mandat de son ancien ministre? Les Canadiens, tout comme l'homme de ma circonscription, en paient actuellement le prix.

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, ce qu'affirme la députée est difficile à prouver. Je répondrais que ce que nous pouvons prouver, c'est que les investissements que nous réalisons dans les travailleurs, les investissements que nous réalisons dans les grands projets et les investissements que nous réalisons dans la défense permettront de créer des centaines de milliers d'emplois.

Les députés savent-ils qui s'en réjouit? Ce sont les syndicats et les travailleurs de tout le pays, qui sont impatients de bâtir un Canada fort, sous la direction du premier ministre.

• (1450)

Tamara Jansen (Cloverdale—Langley City, PCC): Monsieur le Président, la situation actuelle n'est pas le fruit d'une seule erreur. Elle résulte de nombreuses années de mauvaise gestion de la part de plusieurs ministres libéraux de l'Immigration. L'un d'eux a ouvert les vannes sans contrôle, un autre n'a pas fait respecter les règles et, aujourd'hui, l'actuelle ministre continue d'accorder d'autres permis, alors que des millions de visas sont expirés ou n'ont fait l'objet d'aucune vérification. Même des députés libéraux ont dit que ce ministre n'était pas à la hauteur.

Par votre entremise, monsieur le Président, je pose la question suivante au premier ministre: pourquoi trois des ministres de l'Immigration les plus inefficaces de l'histoire du Canada siègent-ils toujours au Cabinet pendant que les Canadiens subissent les conséquences de leurs échecs?

Questions orales

L'hon. John Zerucelli (secrétaire d'État (Travail), Lib.): Monsieur le Président, de nombreux députés de ce côté-ci de la Chambre ont répondu à cette question pendant la présente période des questions.

Pour ma part, je dirais que le nombre de questions répétitives provenant des banquettes conservatrices est en hausse. Mais mes collègues savent-ils ce qui est en baisse? Le nombre de députés conservateurs qui siègent de ce côté-là de la Chambre.

Costas Menegakis (Aurora—Oak Ridges—Richmond Hill, PCC): Monsieur le Président, après 10 ans de politiques libérales désastreuses, la crise de l'immigration est pire que jamais. Les dernières conclusions de la vérificatrice générale ont révélé une fraude généralisée et de dangereuses lacunes dans la surveillance par les libéraux des permis de travail pour étudiants étrangers. Malgré cela, les libéraux continuent de délivrer des centaines de milliers de nouveaux permis pour les travailleurs étrangers sans avoir de plan pour renvoyer les millions de détenteurs de visas périmés qui restent au Canada. Le premier ministre libéral doit endosser la responsabilité d'avoir promu les ministres qui ont créé ce chaos.

Pourquoi trois des ministres les plus incompetents et les plus destructeurs de l'histoire du Canada font-ils encore partie de son Cabinet?

L'hon. Wayne Long (secrétaire d'État (Agence du revenu du Canada et Institutions financières), Lib.): Monsieur le Président, nous n'allons pas écouter les conseils en matière d'emploi et d'économie d'un chef qui n'a jamais travaillé à l'extérieur de cette institution. De ce côté-ci de la Chambre, nous allons continuer de bâtir l'économie la plus forte du G7. Au Canada, nous avons allégé le fardeau fiscal de 22 millions de Canadiens. À l'étranger, nous signons de nouveaux accords commerciaux. La diversification des marchés se traduira par des milliers d'emplois et des dizaines de milliards de dollars d'investissements.

Il est temps que les députés de ce parti et leur chef cessent de poser les mêmes questions et de tenir les mêmes discours et qu'ils nous aident plutôt à bâtir un Canada fort.

Costas Menegakis (Aurora—Oak Ridges—Richmond Hill, PCC): Monsieur le Président, les ministres libéraux de l'Immigration qui se sont succédé ont anéanti notre système d'immigration, autrefois respecté. Hier, la vérificatrice générale a révélé que les libéraux n'avaient examiné que 2,6 % des 153 000 cas présumés de fraude concernant les permis de travail des étudiants étrangers. Les libéraux ont autorisé l'entrée au pays de centaines d'agents du Corps des Gardiens de la révolution islamique. Hier, la ministre de l'Immigration a tenté de faire diversion. Il semble que lorsqu'il s'agit de la sécurité des Canadiens, les ministres libéraux peinent à assumer leurs responsabilités et feignent l'ignorance.

Pourquoi certains des ministres les plus incompetents et les plus contre-productifs de l'histoire du Canada font-ils toujours partie du Cabinet?

L'hon. Rechie Valdez (ministre des Femmes et de l'Égalité des genres et secrétaire d'État (Petites Entreprises et Tourisme), Lib.): Monsieur le Président, puisque nous parlons des jeunes, sachez que les jeunes de ce pays sont prêts à travailler, et que nous veillons à faire en sorte que des possibilités s'offrent à eux. Grâce au programme Emplois d'été Canada, des dizaines de milliers de jeunes occupent un premier emploi et acquièrent de l'expérience au sein même de leur collectivité. Nous allons investir 635 millions de dollars dans les stages étudiants afin que les étu-

dants de niveau postsecondaire puissent poser les bases de leur future carrière et trouver un emploi au pays.

Voilà ce qui nous occupe. Nous nous focalisons sur les jeunes afin qu'ils puissent acquérir les compétences qu'il leur faudra pour bâtir un Canada fort.

* * *

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC): Monsieur le Président, parlons un peu des chiffres du secteur automobile. Il y a 10 ans, avant l'arrivée au pouvoir des libéraux, les constructeurs automobiles canadiens produisaient 2 millions de véhicules par an. Après une décennie d'incompétence libérale, ce chiffre est tombé à 1,2 million. Malheureusement, la situation empire, car depuis l'entrée en fonction du nouveau premier ministre, les exportations automobiles ont encore baissé de 54 %. C'est une véritable hécatombe. Nous avons perdu l'usine de Brampton. Nous avons perdu Paccar. Nous avons perdu le site de BrightDrop. Nous avons perdu le troisième quart de travail à Oshawa.

Tout cela depuis que les libéraux ont annoncé leur soi-disant nouvelle politique de l'automobile. Quand vont-ils enfin se rendre compte que c'est de la foutaise et adopter notre pacte de l'automobile libre de droits de douane?

Le Président: Par souci d'équité, lorsque ce mot a été utilisé par un autre député, j'ai exprimé ma déception, et je vais faire de même, car je tiens à rester cohérent. Je ne pense tout simplement pas que ces propos nous valorisent aux yeux du public.

La ministre de l'Industrie a la parole.

● (1455)

L'hon. Mélanie Joly (ministre de l'Industrie et ministre responsable de Développement économique Canada pour les régions du Québec, Lib.): Monsieur le Président, parlons des faits. La proposition des conservateurs est insuffisante et arrive trop tard. Pourquoi? Ils n'ont même pas consulté les travailleurs avant de prendre cette décision. Leurs propositions relatives à l'industrie automobile ne prévoient aucune mesure en faveur des travailleurs et, d'ailleurs, Unifor, qui les représente, s'y oppose. Notre proposition relative à l'industrie automobile bénéficie du soutien du premier ministre conservateur de l'Ontario. Le premier ministre...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: Je vais accorder quelques secondes supplémentaires à la députée, car il y avait beaucoup de bruit à gauche. Il y a aussi parfois beaucoup de bruit au fond à droite. Lorsque les députés agissent ainsi, le président a l'occasion d'apprendre le nom des circonscriptions.

Je vais accorder un peu plus de temps à la ministre.

L'hon. Mélanie Joly: Monsieur le Président, tout le monde est en faveur de notre stratégie pour le secteur de l'automobile: le premier ministre conservateur de l'Ontario, M. Ford, l'industrie, les syndicats, les consommateurs, bref, tout le monde. Alors pourquoi les conservateurs refusent-ils de se rallier à notre programme et de se ranger de notre côté?

Questions orales

Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC): Monsieur le Président, il est réellement choquant de constater à quel point la ministre de l'Industrie est mal informée au sujet de la stratégie pour l'automobile. Depuis l'annonce de cette stratégie, les exportations automobiles ont chuté de 32 %. C'est une véritable hécatombe. La raison est simple: nos véhicules sont frappés de droits de douane d'environ 15 %. Les libéraux n'ont jamais réussi à les éliminer et n'ont aucun plan pour le faire. Ils se contentent de parler de possibilités hypothétiques.

Nous avons un plan qui a été approuvé par le président de l'usine d'assemblage de GM à Oshawa et par l'Association canadienne des constructeurs de véhicules. Pourquoi les libéraux ne sont-ils pas en faveur d'un pacte de l'automobile sans droits de douane?

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 ont oublié, c'est que notre industrie automobile représente quelque 200 000 travailleurs. En effet, ils ont oublié le secteur des pièces automobiles. Le Canada est un chef de file dans ce domaine. Les trois principaux fabricants au monde sont ici: Linamar, Martinrea et Magna. Les conservateurs ont oublié de protéger les travailleurs des moteurs et des transmissions de GM à Cambridge, ils ont oublié les travailleurs des moteurs Ford à Windsor, ceux des moteurs Honda à Alliston, et j'en passe.

Arpan Khanna (Oxford, PCC): Monsieur le Président, les libéraux ont abandonné le secteur automobile canadien. Depuis 2015, la production automobile a diminué de moitié, les exportations ont chuté de 53 %, et plus de 5 000 emplois ont disparu dans ce secteur. Le pacte de l'automobile proposé par les conservateurs rétablirait un accès sans droits de douane au marché américain, ce qui permettrait de doubler la production automobile chez nous.

Au lieu de tourner le dos au secteur automobile canadien, les libéraux vont-ils se ranger du côté des travailleurs de l'automobile et appuyer notre motion visant à stimuler la production ici, au Canada?

Ryan Turnbull (secrétaire parlementaire du ministre des Finances et du Revenu national et du secrétaire d'État (Agence du revenu du Canada et Institutions financières), Lib.): Monsieur le Président, nous savons bien que la nostalgie n'est pas une stratégie. Nous ne pouvons pas revenir à 1965, à un pacte de l'automobile sans droits de douane.

Qu'a dit Unifor au sujet du soi-disant plan des conservateurs? Le syndicat a déclaré que ce plan ne permettrait pas d'atteindre les objectifs voulus, qu'il était mathématiquement erroné et qu'il risquait d'entraver la croissance future de l'industrie automobile canadienne. Contrairement aux conservateurs, nous nous asseyons réellement avec les travailleurs et les syndicats pour les consulter sur les plans et les stratégies que nous élaborons et que nous mettons en œuvre. Nous avons proposé des mesures d'aide en liquidités et du financement pour leur permettre de s'adapter, nous avons ajusté la norme sur la disponibilité des véhicules électriques, et bien plus encore.

Arpan Khanna (Oxford, PCC): Monsieur le Président, voici ce que le président de la section locale 222 d'Unifor a dit: « Enfin, un plan [...] pour protéger le gagne-pain de milliers de travailleurs du secteur automobile en Ontario. » Avec le plan libéral, la production diminue, tout comme les exportations, mais les pertes d'emplois augmentent.

Le plan des conservateurs doublerait la production automobile au Canada. L'Association canadienne des constructeurs de véhicules

appuie notre plan. Les syndicats locaux appuient notre plan. Le travailleur de l'automobile sur la chaîne de montage appuie notre plan. Les libéraux vont-ils l'appuyer?

L'hon. Mélanie Joly (ministre de l'Industrie et ministre responsable de Développement économique Canada pour les régions du Québec, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement est allé dans toutes les chaînes de production du secteur de l'automobile, et nous avons le soutien des travailleurs. Je sais que l'usine de Brampton est très importante pour mon collègue, mais qu'a dit la présidente d'Unifor Canada, Lana Payne? Elle a dit que la proposition des conservateurs concernant le secteur de l'automobile met en péril l'avenir de l'usine de Stellantis à Brampton et de l'usine de GM à Ingersoll.

Pourquoi vont-ils à l'encontre des intérêts des travailleurs de l'automobile de Brampton et d'Ingersoll?

• (1500)

Dean Allison (Niagara-Ouest, PCC): Monsieur le Président, le secteur automobile canadien a été décimé. La construction a été réduite de moitié depuis 2015. Des milliers d'emplois ont été supprimés et les exportations se sont effondrées. Aujourd'hui, alors que les droits de douane américains frappent de plein fouet nos travailleurs, le premier ministre n'a rien fait pour y mettre un terme. Au contraire, il les a acceptés comme une mesure permanente tout en utilisant l'argent des contribuables canadiens pour subventionner des véhicules fabriqués à l'étranger. Ce n'est pas un plan, mais une capitulation.

Les conservateurs ont proposé un pacte de l'automobile libre de droits de douane visant à doubler la construction, à rétablir nos chaînes d'approvisionnement et à ramener des emplois au Canada. Le premier ministre va-t-il défendre les travailleurs canadiens et soutenir notre plan, ou va-t-il poursuivre le déclin contrôlé du secteur automobile, tout comme...

Le Président: Le ministre de l'Intelligence artificielle et de l'Innovation numérique a la parole

L'hon. Evan Solomon (ministre de l'Intelligence artificielle et de l'Innovation numérique et ministre responsable de l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario, Lib.): Monsieur le Président, les conservateurs pensent qu'ils peuvent fermer les yeux et espérer que les droits de douane disparaîtront comme il y a 50 ans. Ce n'est pas un programme. C'est une illusion. Même le *Globe and Mail* a déclaré que le programme des conservateurs semblait tout droit sorti des années 1960. Je suis désolé, mais la nostalgie n'est pas un programme.

Nous investissons dans nos travailleurs du secteur automobile. En effet, l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario investit dans les fabricants de pièces automobiles. J'ai visité Kumi dans Bradford et A. Berger Precision dans Brampton-Ouest, deux circonscriptions conservatrices. Leurs électeurs soutiennent notre projet. Pourquoi les conservateurs n'ouvrent-ils pas les yeux, ne cessent-ils pas de se bercer d'illusions et ne soutiennent-ils pas notre projet?

*Questions orales***LA DÉFENSE NATIONALE**

Julie Dzerowicz (Davenport, Lib.): Monsieur le Président, en ma qualité de présidente de l'Association parlementaire canadienne de l'OTAN, je sais que les parlementaires de l'OTAN et des pays des deux côtés de l'Atlantique se tournent vers le Canada pour qu'il joue un rôle de premier plan dans l'innovation et les nouvelles technologies de pointe en matière de défense. Nous devons impérativement réarmer et reconstruire les Forces armées canadiennes, y réinvestir et renforcer l'industrie canadienne.

Le ministre de la Défense nationale pourrait-il renseigner la Chambre sur les investissements essentiels que nous réalisons dans l'industrie canadienne de la défense?

L'hon. David McGuinty (ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, grâce à la toute première Stratégie industrielle de défense du Canada, nous réalisons des investissements majeurs pour renforcer l'industrie nationale de la défense. Rien que la semaine dernière, nous avons annoncé un investissement de 900 millions de dollars pour soutenir le développement de drones et de technologies quantiques, un investissement de 200 millions de dollars dans les capacités de lancement spatial dans le Canada atlantique, un contrat de 300 millions de dollars pour de nouveaux fusils d'assaut modulaires, et plus de 1,4 milliard de dollars pour la production nationale de munitions en Ontario et au Québec.

Ça, c'est un plan. Nous tenons nos engagements. Il en va de notre sécurité, de notre souveraineté et de nos emplois.

* * *

LES SERVICES PUBLICS ET L'APPROVISIONNEMENT

Stephanie Kusie (Calgary Midnapore, PCC): Monsieur le Président, la vérificatrice générale a déposé un autre rapport cinglant sur la modernisation du système de paie. Ce système coûte maintenant plus de 4,2 milliards de dollars aux contribuables, mais le gouvernement ne tire aucune leçon du fiasco Phénix, qui continue d'entraîner chaque année des coûts supplémentaires de plusieurs millions de dollars pour les contribuables. Le gouvernement a eu toute une décennie. Quand va-t-il corriger le système et arrêter de gaspiller l'argent des contribuables?

L'hon. Joël Lightbound (ministre de la Transformation du gouvernement, des Travaux publics et de l'Approvisionnement et lieutenant du Québec, Lib.): Monsieur le Président, bien au contraire, la vérificatrice générale a souligné que les Canadiens en auront pour leur argent et que nous agissons avec prudence.

J'en profite d'ailleurs pour remercier la vérificatrice générale de son rapport. Nous acceptons les trois recommandations qu'elle a formulées pour nous assurer de bien faire les choses, car les fonctionnaires méritent de recevoir leur paie sans erreur et sans retard. C'est précisément l'objectif que nous poursuivons en mettant en œuvre ce nouveau système de paie.

Stephanie Kusie (Calgary Midnapore, PCC): Eh bien, monsieur le Président, les fonctionnaires ont peur de prendre leur retraite parce qu'ils ne font pas confiance au système de paie, et ce n'est pas étonnant. Il y a plus de 230 000 transactions en attente, dont beaucoup datent de plus d'un an. Le gouvernement a eu 10 ans pour agir, et il veut maintenant accélérer le passage de l'ancien système au nouveau système. Quand les libéraux répareront-ils le système et restaureront-ils la confiance des fonctionnaires dans le fait qu'ils pourront toucher leur paie et prendre leur retraite?

Le Président: Le ministre a la parole.

Des voix: Oh, oh!

Le Président: S'est-il passé quelque chose? Je ne sais pas. Je n'ai rien vu.

Le ministre a la parole.

• (1505)

L'hon. Joël Lightbound (ministre de la Transformation du gouvernement, des Travaux publics et de l'Approvisionnement et lieutenant du Québec, Lib.): Monsieur le Président, quelque chose m'a échappé, mais je tiens à remercier la députée de sa question importante.

Les fonctionnaires méritent de toucher à temps leur salaire exact. En ce qui concerne l'arriéré, je suis heureux d'annoncer qu'il a été réduit de 50 % au cours des deux dernières années. Les erreurs commises avec Phénix nous ont appris que nous devons procéder étape par étape et de manière prudente pour bien effectuer la transition. Nous réaliserons correctement cette transition.

William Stevenson (Yellowhead, PCC): Monsieur le Président, « Je vais toujours craindre que [le gouvernement] vienne chercher quelque chose [...] Je ne peux jamais me fier aux renseignements qu'il me fournit. » Ce sont les paroles d'un fonctionnaire qui a peur de prendre sa retraite à cause d'un système de paie défaillant que le gouvernement libéral refuse de réparer. Il y a 133 000 employés dans la même situation.

La vérificatrice générale a confirmé que des milliards de dollars ont été dépensés sans plan clair pour éliminer l'arriéré, ce qui signifie que le nouveau système serait déployé avec les mêmes données erronées.

Comment les Canadiens peuvent-ils faire confiance au gouvernement pour réparer le gâchis qu'il a eu une décennie pour réparer?

L'hon. Joël Lightbound (ministre de la Transformation du gouvernement, des Travaux publics et de l'Approvisionnement et lieutenant du Québec, Lib.): Monsieur le Président, je tiens d'abord à remercier la vérificatrice générale de son rapport. Nous acceptons ses recommandations. Nous travaillons sur les trois recommandations qu'elle a formulées, dont l'une vise, bien sûr, à réduire rapidement l'arriéré. C'est exactement ce que nous faisons. Nous l'avons réduit de 50 % au cours des deux dernières années.

Alors que nous nous dirigeons vers l'adoption d'un nouveau système de paie, nous veillons à procéder étape par étape afin de bien réussir cette transition.

* * *

LA SÉCURITÉ PUBLIQUE

Michael Ma (Markham—Unionville, Lib.): Monsieur le Président, à mesure que les capacités numériques évoluent, les crimes et les menaces qui pèsent sur notre sécurité nationale évoluent eux aussi. Depuis des décennies, les organismes d'application de la loi de tout le pays réclament de nouveaux outils pour lutter contre des crimes comme l'extorsion, l'exploitation des enfants, le vol de voitures et le crime organisé.

Le ministre de la Sécurité publique peut-il nous en dire plus sur l'importance des mesures sur l'accès légal prévues dans le projet de loi C-22 afin d'assurer la sécurité des Canadiens?

Questions orales

L'hon. Gary Anandasangaree (ministre de la Sécurité publique, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à remercier le député de Markham—Unionville de son travail remarquable et de ses efforts dans ce dossier.

Comme les députés le savent, les organismes d'application de la loi dans l'ensemble du Canada demandent des outils supplémentaires, le plus important étant l'accès légal pour assurer la sécurité des Canadiens. Grâce au projet de loi C-22, ils auraient les outils dont ils ont besoin pour lutter contre l'exploitation sexuelle des enfants, l'extorsion, la traite des personnes, le blanchiment d'argent, et bien d'autres choses. J'exhorte tous les députés à appuyer le projet de loi C-22 et à faire en sorte que les forces de l'ordre disposent des outils nécessaires pour protéger les Canadiens.

* * *

LES PÊCHES ET LES OCÉANS

Jeff Kibble (Cowichan—Malahat—Langford, PCC): Monsieur le Président, l'examen de la politique de répartition du saumon risque d'anéantir l'industrie de la pêche récréative et de la priver d'un principe canadien de longue date: l'accès aux ressources de propriété commune.

L'industrie de la pêche récréative soutient plus de 9 000 emplois, génère 600 millions de dollars en revenus directs et contribue au PIB de la Colombie-Britannique à hauteur de plus de 1,2 milliard de dollars.

La ministre s'engagera-t-elle à protéger l'accès historique aux ressources de propriété commune pour la pêche récréative, ou est-ce que les libéraux vont laisser mourir une autre industrie vitale, mettant en péril des collectivités côtières et tout un mode de vie sur l'île de Vancouver?

L'hon. Joanne Thompson (ministre des Pêches, Lib.): Monsieur le Président, la politique dont parle le député a été mise en place en 1999. Bien entendu, nous avons mis six ans, à partir de 2018, pour en revoir les modalités. Nous avons également consacré une année entière aux consultations, qui se sont achevées à la fin de janvier. Aucune décision n'a encore été prise.

* * *

LE LOGEMENT

Jenny Kwan (Vancouver-Est, NPD): Monsieur le Président, en pleine crise nationale du logement, les libéraux ont discrètement réduit le financement du programme Right Fit, qui permet aux personnes en fauteuil roulant de trouver directement un logement accessible. Avec un préavis de quelques jours seulement, le financement sera réduit à compter du 1^{er} avril, laissant certains des Canadiens les plus vulnérables, à savoir les personnes handicapées, sans soutien, sans options de logement et sans solutions.

Alors qu'il y a déjà une grave pénurie de logements accessibles, comment le ministre du Logement peut-il justifier l'abandon aussi cruel des personnes en fauteuil roulant et les compressions dans des programmes conçus pour les aider à trouver un logement?

L'hon. Gregor Robertson (ministre du Logement et de l'Infrastructure et ministre responsable de Développement économique Canada pour le Pacifique, Lib.): Monsieur le Président, nous sommes évidemment très préoccupés par le sort des gens qui sont sans abri à l'heure actuelle ou qui ont recours aux programmes que nous avons mis en place: Vers un chez-soi et l'Initiative de lutte contre l'itinérance hors refuge et les campements. L'Initiative de

lutte contre l'itinérance hors refuge et les campements était un programme de deux ans. Nous avons expliqué très clairement la transition vers le programme Vers un chez-soi, qui se poursuivra pendant encore plusieurs années.

Nous voulons nous assurer de fournir les services nécessaires. Nous investissons 1 milliard de dollars dans les logements supervisés et de transition, et nous travaillons avec les provinces pour pouvoir soutenir les personnes qui ont le plus besoin de ces logements.

* * *

● (1510)

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD): Monsieur le Président, la guerre illégale menée par Donald Trump et Benyamin Né-tanyahou au Moyen-Orient a des conséquences dévastatrices sur les civils, en particulier sur les enfants. Elle a d'énormes conséquences humanitaires et environnementales, et ses répercussions économiques touchent le monde entier. Cette guerre fait grimper le prix de l'essence et des engrais, elle perturbe des approvisionnements essentiels tels que l'hélium utilisé dans les appareils d'imagerie par résonance magnétique, et elle menace les chaînes d'approvisionnement des produits pharmaceutiques. Les Canadiens qui ont déjà du mal à joindre les deux bouts en ressentiront les effets.

Le premier ministre veillera-t-il à ce que le Canada ne soit pas complice de la mort de civils à cause de ses exportations d'armes et prendra-t-il clairement position contre cette guerre horrible?

L'hon. Anita Anand (ministre des Affaires étrangères, Lib.): Monsieur le Président, je remercie le député de soulever ce point très important. Le Canada est profondément préoccupé par les conséquences humanitaires de la guerre. Nous sommes aussi préoccupés par la fermeture du détroit d'Ormuz, qui menace la sécurité énergétique et la stabilité économique mondiales.

Comme nous l'avons déjà souligné, le Canada se concentre sur l'aspect l'humanitaire, la désescalade du conflit et la libre circulation de l'énergie et des marchandises dans le détroit d'Ormuz. Nous exhortons toutes les parties à désamorcer le conflit, et nous continuerons à collaborer avec le G7 et d'autres pays aux vues similaires aux nôtres.

* * *

PRÉSENCE À LA TRIBUNE

Le Président: Je voudrais signaler aux députés la présence à notre tribune de l'honorable Lana Popham, ministre de l'Agriculture et de l'Alimentation de la Colombie-Britannique, et de l'honorable Bowinn Ma, ministre de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique.

Des voix: Bravo!

RECOURS AU RÈGLEMENT

LES QUESTIONS ORALES

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, tout à l'heure, la députée de Calgary Midnapore, à la fin de son intervention, a crié « fermez-la! » à un député de l'autre côté de l'allée. Je dois dire que c'est désolant. Je sais qu'on s'emporte parfois et qu'on peut chahuter, mais employer un langage aussi peu parlementaire, surtout lorsqu'on pose une question, me semble vraiment irrespectueux dans cette enceinte.

Le Président: Je ne l'ai pas entendu. J'ai remarqué une certaine agitation, mais je n'ai pas entendu cela. Les députés comprendront pourquoi. Il y a beaucoup de chahut et de provocations. J'invite tous les députés à modérer leurs propos, car cela peut susciter des réactions.

Encore une fois, je n'ai pas entendu ce qui s'est passé.

Rosemarie Falk (Battlefords—Lloydminster—Meadow Lake, PCC): Monsieur le Président, au sujet de ce rappel au Règlement, je signale que le député d'Hamilton-Ouest—Ancaster—Dundas ne cesse d'adresser des propos odieux et irrespectueux aux députés de ce côté-ci de la Chambre.

Malheureusement, monsieur le Président, quand vous n'intervenez pas, nous devons nous défendre. Je vous serais reconnaissante de rappeler ce député à l'ordre quand il se comporte comme il le fait invariablement, tous les jours.

Le Président: De ce côté-ci, il est difficile d'entendre exactement ce qui se dit au fond, dans le coin, mais je conviens que le député d'Hamilton-Ouest—Ancaster—Dundas perturbe la période des questions. Je ne contredirai pas la députée à ce sujet. Je n'ai pas entendu ce qui s'est dit. J'écoute et je m'efforce de réagir quand un député tient de tels propos. Les perturbations viennent des deux côtés de la Chambre, mais je note l'observation de la députée au sujet du député d'Hamilton-Ouest—Ancaster—Dundas.

La députée de Waterloo a la parole.

• (1515)

L'hon. Bardish Chagger (Waterloo, Lib.): Monsieur le Président, je vous demanderais de bien vouloir passer en revue certains des échanges qui ont eu lieu aujourd'hui pendant la période des questions. Conformément au Règlement, vous conviendrez que les propos non parlementaires, lorsqu'ils prennent un caractère personnel, n'ont pas leur place dans cette enceinte.

Je peux comprendre qu'on utilise ce genre de langage pour qualifier des projets de loi ou des politiques, mais quand on emploie certains termes que je ne répéterai pas pour parler de députés, je pense que cela mérite vraiment une décision. Il y a eu aujourd'hui une série de questions visant certains ministres qu'on a affublés d'adjectifs et d'adverbes qui ne sont tout simplement pas convenables ni appropriés au regard du Règlement.

Je vous demanderais simplement de visionner l'excellente période des questions qui vient de se dérouler et de nous dire si ce qui s'est dit était approprié ou non.

Le Président: Je n'ai pas besoin de la visionner, car j'ai entendu certains de ces adjectifs. Je vais réfléchir à ce que dit la députée.

Effectivement, nous avons le devoir de maintenir un niveau minimum de décorum. Parfois, certains adjectifs, comme je l'ai déjà

Travaux des subsides

dit, sont véritablement provocateurs, ce qui suscite des réactions. C'est contraire au Règlement, car tout ce qui perturbe l'ordre des débats est contraire au Règlement, que le mot figure ou non sur une liste dans le grand livre.

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

TRAVAUX DES SUBSIDES

MOTION DE L'OPPOSITION — PACTE DE L'AUTOMOBILE LIBRE DE DROITS DE DOUANE

La Chambre reprend l'étude de la motion.

Tony Baldinelli (Niagara Falls—Niagara-on-the-Lake, PCC): Monsieur le Président, c'est un honneur pour moi de prendre part aujourd'hui au débat sur la motion de l'opposition, qui demande au gouvernement fédéral d'appuyer le plan des conservateurs visant à doubler la construction automobile grâce à un pacte de l'automobile libre de droits de douane. Cette nouvelle politique audacieuse propose une approche novatrice d'une politique similaire, incarnée par les règles de l'ancien Pacte de l'automobile qui ont permis à la construction automobile canadienne de passer de 700 000 véhicules par an à 3 millions en 1999.

Dans ce plan, les conservateurs énoncent clairement leur objectif. Nous cherchons à doubler la construction automobile pour atteindre 2 millions de véhicules par an, soit autant qu'avant l'arrivée au pouvoir des libéraux, il y a 10 ans. Ceux qui suivent nos travaux de chez eux ont bien entendu. Depuis l'arrivée au pouvoir des libéraux en 2015, la construction automobile canadienne a baissé de moitié. En 2016, le Canada a construit 2,3 millions de véhicules. L'an dernier, il n'en a construit que 1,2 million. En seulement un an depuis l'entrée en fonction du premier ministre, le Canada a perdu 7,8 % de sa construction automobile. Or, à mesure que la construction diminue, les emplois disparaissent.

En 2015, les usines canadiennes de montage de voitures de tourisme et de camionnettes employaient 32 700 personnes. En 2024, ce chiffre était tombé à 23 732. Au cours de la dernière année seulement, depuis l'arrivée au pouvoir du premier ministre, les Canadiens ont assisté, incrédules, à la disparition de 5 000 emplois bien rémunérés du secteur automobile, qui ont été délocalisés aux États-Unis.

Sous le gouvernement libéral fédéral, l'industrie automobile canadienne est en déclin depuis 10 ans et elle est en train de disparaître, ce qui risque de causer des dommages irréparables à l'économie canadienne si aucune mesure fédérale n'est prise immédiatement.

Nous constatons ce déclin dans la région de Niagara, où l'usine locale de groupes motopropulseurs de GM à St. Catharines est confrontée à une grande incertitude, car elle ne construit qu'une seule gamme de moteurs dans une usine de près de 2 millions de pieds carrés. Je suis fier de GM. Je conduis un véhicule GM dont le moteur a été fabriqué à St. Catharines par des travailleurs canadiens de GM. GM est implantée à St. Catharines depuis 1929. Cela fait près de 100 ans. J'ai moi-même travaillé dans notre usine GM locale en tant qu'étudiant pendant mes années universitaires. À l'époque, GM comptait trois usines à St. Catharines et près de 10 000 travailleurs occupant des emplois très bien rémunérés.

Travaux des subsides

Aujourd'hui, la présence locale de GM s'est réduite à une seule usine et à un effectif bien plus restreint de membres de la section locale 199 d'Unifor. L'usine compte environ 450 travailleurs actifs, tandis que 200 ont été mis à pied. En tant que député de la région de Niagara et député de Niagara Falls—Niagara-on-the-Lake, j'ai la responsabilité de représenter les travailleurs actuels et anciens de GM qui résident dans les collectivités de ma circonscription.

En avril dernier, le premier ministre a mené une campagne dans laquelle il promettait de jouer du coude dans les relations commerciales entre le Canada et les États-Unis. Il a promis de protéger le secteur automobile. Il s'est engagé à déposer un plan qui persuaderait les Américains de lever les droits de douane sur les produits canadiens. Il a promis qu'ils le seraient avant le 21 juillet 2025, mais tout cela n'était qu'une illusion, car 246 jours après le 21 juillet 2025, les droits de douane américains sont toujours en vigueur et les constructeurs automobiles canadiens ont dû verser près de 2 milliards de dollars à Donald Trump. Un an après, les promesses électorales des libéraux n'ont pas été tenues, et la production automobile canadienne continue de baisser et les pertes d'emplois dans le secteur, d'augmenter.

Au lieu de tenir ses engagements, le premier ministre libéral a décidé d'accepter que les droits de douane américains soient permanents, et il a déclaré qu'une rupture profonde s'est produite avec notre principal partenaire commercial, voisin et allié. Pire encore, il a mis en place une nouvelle politique sur les véhicules électriques et un programme de remise qui utilisent des fonds publics canadiens pour subventionner l'achat de voitures fabriquées à l'étranger. Il autorise aussi l'importation au Canada de 49 000 voitures électriques chinoises espionnes après avoir déclaré l'existence d'un nouvel ordre mondial avec des pays comme la Chine, dont il avait dit, pendant les dernières élections fédérales, qu'elle représentait la plus grande menace pour notre sécurité.

Les travailleurs canadiens de l'automobile méritent un leadership fédéral plus vigoureux. La dernière chose qu'ils veulent, c'est que des VE chinois importés leur prennent leurs emplois encore plus vite ou que le gouvernement fédéral mise davantage sur une industrie des VE utopique qui ne peut pas exister sans la demande, l'abordabilité ou une infrastructure de recharge suffisante. C'est pourquoi le chef du Parti conservateur prend l'initiative de faire preuve de leadership.

● (1520)

Alors que les libéraux ont décidé d'accepter les droits de douane américains comme étant permanents et de déclarer une rupture profonde avec notre principal partenaire commercial, les conservateurs proposent des mesures visant à faciliter la construction et l'achat de biens canadiens en demandant au gouvernement:

[d'éliminer] la TPS sur tous les véhicules construits au Canada, [de] mettre fin aux exigences et [subventions] des libéraux relatifs aux véhicules électriques et [d']harmoniser les réductions des émissions d'échappement avec celles de nos partenaires nord-américains;

[de] ramener la construction au Canada [en imposant] une règle selon laquelle, pour chaque automobile construite au Canada, le même constructeur gagne le droit de vendre sans taxes au Canada une automobile d'un partenaire de l'ACEUM, à raison d'un dollar pour un dollar, comme le prévoyait le Pacte de l'automobile Canada—États-Unis de 1965;

[de] protéger les chaînes d'approvisionnement d'Amérique du Nord en maintenant le contenu nord-américain au moins à 75 % et les règles d'origine de l'ACEUM [...]

Les conservateurs estiment qu'il est possible de conclure un accord de libre-échange nord-américain pour le secteur automobile.

Les libéraux ont baissé les bras et pensent que, d'une manière ou d'une autre — alors que ça ne s'est jamais produit auparavant —, nous allons soudainement vendre des véhicules électriques en Europe et en Asie et compenser ainsi le recul attribuable aux droits de douane américains. Ce que propose le gouvernement libéral est une illusion. Le plan des libéraux prévoit l'exportation de véhicules électriques vers l'Europe. Disons simplement qu'il y a eu plus de vols de véhicules au Canada l'année dernière, y compris celui du ministre de la Justice, qu'il n'y a eu de véhicules exportés vers les pays européens.

Nous avons un plan pour obtenir un accès sans droits de douane aux États-Unis, ce qui stimulerait la production automobile. Ce plan est appuyé par la section locale 222 d'Unifor, qui a déclaré qu'il s'agissait enfin d'un plan plein de bon sens pour rétablir la production d'automobiles. Pourquoi le gouvernement libéral refuse-t-il de se rallier à notre cause et d'appuyer nos propositions pleines de bon sens?

Notre approche rétablirait l'équilibre dans le secteur manufacturier pour le Canada comme pour les États-Unis, rendant ainsi un accord d'exemption de droits de douane non seulement possible, mais aussi avantageux pour les deux pays. Pour le Canada, cela se traduirait par une augmentation de la production de 500 000 à 800 000 véhicules pour l'obtention d'un accès libre de droits en Amérique du Nord. De plus, l'élimination de la TPS, soit une baisse des prix de 5 %, représenterait 30 000 \$ de ventes supplémentaires par année, entraînant une augmentation équivalente de la demande et de la production. Nous prévoyons que la production actuelle passera de 1,2 million à 2 millions de véhicules d'ici 10 ans.

Aujourd'hui même, j'ai rencontré des représentants d'Unifor qui m'ont dit que les politiques sur l'achat, la fabrication et la vente au Canada étaient très importantes pour eux. C'est précisément ce que cette politique encourage. Il s'agit d'un plan plein de bon sens visant à protéger le gagne-pain de milliers de travailleurs du secteur automobile en Ontario. L'Association canadienne des constructeurs de véhicules a vu les avantages de la politique que nous proposons. En effet, elle a déclaré que l'intégration nord-américaine était le pilier de l'industrie automobile canadienne depuis plus de 60 ans. Notre plan tient compte de cette réalité.

Les conservateurs ne resteront pas les bras croisés pendant que notre fière industrie automobile canadienne se dégrade et disparaît à cause de l'inaction des libéraux. Nous prenons les devants, faisons preuve de leadership au niveau fédéral et proposons des solutions concrètes pour sauver les emplois de nos formidables travailleurs canadiens de l'automobile. Ils le méritent.

● (1525)

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, il est intéressant de voir comment les conservateurs ont élaboré ce plan qui, selon moi, n'est pas réaliste.

Le plan libéral prévoit d'injecter 3 milliards de dollars pour stimuler les investissements dans l'industrie automobile canadienne. J'ai écouté les conservateurs, et je leur pose la question suivante: le Parti conservateur du Canada appuie-t-il cette initiative? Appuie-t-il l'idée d'uniformiser les règles du jeu en imposant des contre-mesures tarifaires sur les importations d'automobiles en provenance des États-Unis?

Travaux des subsides

Tony Baldinelli: Monsieur le président, ce que nous n'appuyons pas, c'est l'inefficace politique des libéraux relativement aux véhicules électriques. Ce qu'ils ne comprennent pas, c'est que 90 % des voitures qui sont construites dans ce pays sont envoyées aux États-Unis. Le succès de l'industrie automobile du Canada reposait sur l'harmonisation de notre réglementation avec celle de notre principal partenaire commercial et acheteur de voitures fabriquées au Canada, c'est-à-dire les États-Unis.

L'idée absurde et trompeuse que les libéraux continuent de promouvoir au sujet de la construction de véhicules électriques ne fonctionnera tout simplement pas. Les députés savent-ils que, pour cette année seulement, dans le secteur des véhicules électriques, GM a enregistré des pertes de 7,6 milliards de dollars, contre des pertes de 15,7 milliards de dollars pour Honda, de 19,5 milliards de dollars pour Ford et de 27 milliards de dollars pour Stellantis? Cela fait près de 70 milliards de dollars. La politique sur les véhicules électriques dont ils font la promotion ne peut que nuire aux travailleurs canadiens de l'automobile.

Amarjeet Gill (Brampton-Ouest, PCC): Monsieur le Président, je remercie mon collègue d'avoir parlé avec éloquence de ses préoccupations à l'égard du secteur de l'automobile. Nous savons que Stellantis a licencié 3 000 travailleurs à Brampton. Selon le député, en quoi est-ce que notre pacte de l'automobile sans droits de douane améliorerait les choses et générerait les emplois qu'il nous faut et qui sont attendus dans le secteur automobile? Par ailleurs, pourrait-il expliquer comment les politiques libérales ont laissé tomber le secteur de l'automobile?

Tony Baldinelli: Monsieur le Président, certaines personnes estiment que l'échec de Stellantis est en partie attribuable au gouvernement et à ses politiques ratées relatives aux véhicules électriques. Je le répète, à cause des exigences absurdes relativement aux véhicules électriques que les libéraux ont mises en place au lieu de reconnaître que c'est au marché de déterminer les niveaux de vente des voitures, Stellantis a inscrit des pertes de 27 milliards de dollars. Pourquoi ne pas faire marche arrière?

Nous avons rencontré des gens d'Unifor aujourd'hui, et les membres avec qui j'ai discuté évoquent des politiques d'achat, de vente et de fabrication de produits canadiens. Il faut miser là-dessus. C'est exactement ce que prévoit notre pacte de l'automobile. Avec lui, pour vendre un véhicule ici, il faudrait le fabriquer ici, ce qui redonnerait des emplois aux travailleurs canadiens du secteur automobile dans tout le Sud de l'Ontario.

• (1530)

Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, je ne voterai pas en faveur de la motion dont nous sommes saisis aujourd'hui, mais je suis d'accord avec le député pour dire que nous devons trouver des moyens de donner la priorité aux industries canadiennes et de miser avant tout sur le Canada. J'aimerais demander au député s'il s'est intéressé à l'Office d'investissement du Régime de pensions du Canada. Les 80 milliards de dollars du portefeuille de notre régime de retraite sont placés sans obligation d'investir au Canada. On n'accorde pas la priorité aux investissements canadiens. De fait, la plupart des investissements sont faits dans d'autres pays, en particulier aux États-Unis.

Tony Baldinelli: Monsieur le Président, notre stratégie, avec le pacte canadien de l'automobile, prévoit une politique d'achat, de vente et de fabrication au Canada. C'est tout à fait logique. Nous voulons encourager quiconque veut produire, comme les trois grands constructeurs automobiles.

Le constructeur General Motors est dans ma région depuis 1929. Il investit dans la région et il grandit avec elle depuis près de 100 ans. Grâce à la politique que nous préconisons, je veux garantir que General Motors demeure dans la région pendant encore 100 ans et qu'elle continue de faire travailler les Canadiens et d'offrir des emplois bien rémunérés.

L'hon. Kody Blois (secrétaire parlementaire du premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole aujourd'hui pour débattre de la motion de l'opposition concernant un sujet très important: l'industrie automobile canadienne.

Je partagerai mon temps de parole, cet après-midi, avec le député de Mississauga—Lakeshore.

Comme je le disais, il est important que nous tenions ce débat. Je m'en réjouis, tout comme le gouvernement, car nous sommes on ne peut plus focalisés sur l'avenir et sur les moyens de soutenir les travailleurs, l'industrie et les régions qui sont touchés par ce qui se passe dans le secteur de l'automobile.

Je sais qu'une grande partie du débat à la Chambre aujourd'hui portera sur des collectivités en Ontario, en particulier dans le Sud-Ouest de la province, et peut-être au Québec, sauf que l'industrie automobile touche tous les aspects de notre pays. Je pense à ma propre circonscription, Kings—Hants, où Michelin fabrique des pièces automobiles. Je pense que l'entreprise emploie près de 3 500 travailleurs en Nouvelle-Écosse. Même si la chaîne d'approvisionnement du secteur de l'automobile est évidemment fortement concentrée en Ontario et au Québec, elle s'étend dans tout le pays.

Je vais commencer par souligner quelques points. J'ai été surpris que l'opposition mette autant de temps à nous faire part de ses réflexions sur l'industrie automobile, même si je n'irais pas jusqu'à les qualifier de convaincantes. Je vais faire ressortir des éléments qui, selon moi, relèvent d'une politique publique acceptable et d'autres qui me semblent tellement irréalistes qu'ils ne valent pas grand-chose. Je m'étonne que les conservateurs aient mis autant de temps à en arriver là. Au cours du débat et à la période des questions, on a fait remarquer que les conservateurs ne semblent pas avoir beaucoup consulté les syndicats du pays au sujet de leur vision et de la manière dont leur plan mobiliserait et soutiendrait les travailleurs, ou non.

Lors de la période des questions, la ministre de l'Industrie a déclaré que les gens d'Unifor et de certains des principaux syndicats du pays craignent sérieusement que le plan des conservateurs nuise malencontreusement aux travailleurs, alors que la conjoncture est déjà difficile et délicate. Le gouvernement s'efforce de trouver une solution à ce problème.

Je pense que l'une des remarques qui m'a le plus interpellé, pendant la période des questions, c'est lorsque la ministre de l'Industrie a dit qu'il n'est pas du tout question du secteur des pièces automobiles dans la motion de l'opposition ni dans le plan proposé. L'assemblage, c'est important, mais comme l'a souligné la ministre, Linamar, Magna et Martin sont trois grands fabricants de pièces automobiles au pays. La stratégie conservatrice ne mentionne pourtant pas ce que nous faisons pour soutenir ce maillon de la chaîne d'approvisionnement qui représente lui aussi des emplois extrêmement importants.

Travaux des subsides

Je tiens à m'arrêter un instant, car les Canadiens à la maison n'ont pas nécessairement entendu quoi que ce soit de la part du gouvernement à ce sujet et ils méritent de savoir quels sont les cinq piliers que le gouvernement a annoncés il y a bien plus d'un mois. Vu la conjoncture actuelle et reconnaissant la nécessité à la fois de protéger les emplois canadiens ainsi que de préserver et d'encourager le développement industriel, le gouvernement a en effet mis en place une stratégie canadienne pour le secteur de l'automobile. Ce sont là des principes sur lesquels nous pourrions selon moi nous entendre avec l'opposition.

Je tiens tout d'abord à préciser que le premier pilier correspond exactement à cela. Il s'agit de stimuler la production nationale. C'est en partie lié au Fonds de réponse stratégique. Il s'agit d'une enveloppe de 3 milliards de dollars destinée à encourager et à attirer les investissements au pays. Il y a un certain nombre d'incitatifs fiscaux. Par ailleurs, les conservateurs n'ont pas mentionné le décret de remise au cours du débat d'aujourd'hui. La manière dont le gouvernement utilise le décret de remise pour les entreprises qui continuent de produire au Canada, en annonçant des investissements futurs et en poursuivant la collaboration transfrontalière qui existe depuis un certain temps, montre que ce décret fonctionne, d'une certaine manière, selon les principes dont ils parlent à propos du pacte de l'automobile de 1965, ce que trop peu de participants au débat d'aujourd'hui ont souligné.

Le pacte de l'automobile a été conclu dans un contexte où il n'y avait absolument aucune importation de véhicules étrangers. C'était un véritable système en circuit fermé. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. Chaque année, 500 000 véhicules fabriqués à l'étranger sont importés au Canada. Nous pouvons fermer les yeux et faire comme si nous étions en 1965. On a l'impression que c'était la belle époque. Nous devrions continuer à défendre notre cause et à travailler dans le cadre de l'Accord Canada—États-Unis—Mexique et avec nos partenaires commerciaux nord-américains pour continuer à promouvoir une industrie automobile qui a été mutuellement bénéfique, franchement, pour la population des trois pays, à savoir le Canada, le Mexique et les États-Unis.

• (1535)

Par conséquent, oui, nous sommes d'accord à cet égard, mais élaborer une politique basée sur la loi du talion dans le secteur de l'automobile irait probablement à l'encontre des dispositions de l'accord commercial actuel.

En principe, supprimer la TPS sur les véhicules construits au Canada est une excellente idée. Toutefois, nous devons répondre de ce geste dans le cadre des discussions en cours avec les États-Unis. Cette initiative pourrait être perçue comme un traitement réciproque par rapport à certaines des mesures mises en place par les États-Unis et, en fait, elle pourrait aggraver le problème alors que nous tentons de convaincre l'administration américaine que les droits de douane qu'elle a injustement imposés à l'industrie canadienne vont à l'encontre non seulement des intérêts des collectivités américaines, mais aussi de ceux des collectivités canadiennes et de l'étroite intégration dont nous profitons. Les députés de l'opposition ne font preuve d'aucune nuance pour déterminer si la suppression de la TPS serait conforme.

Bien sûr, le gouvernement a déclaré que nous devrions stimuler la production nationale et nous concentrer sur la refonte de la politique environnementale, tout en proposant des mesures incitatives pour encourager l'essor des véhicules hybrides rechargeables et des véhicules électriques.

Le député qui a pris la parole avant moi a parlé de l'importance de préserver l'industrie de l'automobile dans les collectivités qu'il représente. Je sais qu'il s'agit d'un enjeu important, mais le député doit comprendre qu'à l'heure actuelle, le nombre de véhicules électriques vendus dans le monde double chaque année. Ces véhicules sont immensément populaires dans des endroits comme la Norvège, un pays scandinave dont le climat est semblable à celui du Canada. Près de 99 % des nouveaux véhicules sont des véhicules électriques. C'est la direction que prend l'industrie mondiale, et nous devons décider si nous sommes prêts, ou non, à nous efforcer sérieusement de répondre aux besoins dans ce domaine.

Je représente une circonscription rurale. Il ne serait probablement pas réaliste d'imaginer que les gens de ma circonscription pourront utiliser, à court terme, des véhicules fonctionnant avec une batterie électrique. Les véhicules hybrides rechargeables sont une solution beaucoup plus raisonnable. C'est une solution logique, qui permet de réduire la consommation d'essence. C'est un avantage important dans le contexte actuel, étant donné les conséquences de la guerre qui sévit au Moyen-Orient. De toute évidence, ces véhicules ont aussi des avantages pour l'environnement, en plus d'être pratiques pour les consommateurs.

C'est la direction que nous suivons. Ainsi, avec son décret de remise de la surtaxe, le gouvernement tente d'instaurer un équilibre en disant que si une entreprise qui vend ou importe des voitures au Canada choisit d'en importer davantage qu'elle le faisait, en moyenne, par le passé, elle devra composer avec la pénalité de la remise et avec les contre-mesures tarifaires que le Canada a établies à l'égard des États-Unis.

Pour les entreprises qui commercialisent des marques de véhicules bien implantées dans notre pays, c'est un incitatif à poursuivre et à intensifier leur production. Dans le contexte nord-américain, certains principes du soi-disant plan conservateur sont déjà pris en compte par le décret de remise, principes que le gouvernement a lui-même énoncés. Je n'ai entendu aucune observation de la part des députés de l'opposition qui reconnaisse même cela.

L'intervenant précédent a parlé de voitures espionnes. C'est intéressant. La situation géopolitique mondiale est telle qu'à ma récente visite au Royaume-Uni, j'ai vu des véhicules électriques chinois sur les routes. Lors de mon séjour en Europe, qu'ai-je vu? J'ai vu des véhicules électriques chinois sur les routes. Je viens de passer quelques jours dans les Caraïbes avec ma femme, et on y trouve les mêmes véhicules électriques. Je suppose que le député affirme que nos pays alliés au sein de l'OTAN et du G7, comme le Royaume-Uni et l'Europe, laissent des voitures espionnes circuler dans leurs villes. Est-ce là ce que prétend le Parti conservateur?

Une voix: Oh, oh!

L'hon. Kody Blois: Monsieur le Président, il me tarde de répondre à la question du député. Le député pourrait peut-être me dire s'il pense que Londres, l'Europe et nos autres alliés n'ont pris aucune mesure à cet égard. Nous avons une solution. Dans ce pays, c'est QNX. Nous avons la capacité de gérer la situation en ce qui concerne les 49 000 véhicules électriques importés de Chine.

Travaux des subsides

Ayant été aux premières loges lors de ces négociations, je peux dire qu'il s'agit d'un nombre relativement petit de véhicules, que nous pouvons gérer. Cette importation vise à favoriser un investissement dans une coentreprise. Des entreprises investissent déjà dans la province du député. Je suppose qu'il devrait nous dire s'il croit qu'une coentreprise détenue majoritairement par des intérêts canadiens est une mauvaise chose pour le pays. Nous avons vu d'autres exemples où cette approche a fonctionné. Au bout du compte, c'est l'approche que nous pensons pouvoir continuer d'employer dans le contexte nord-américain.

En même temps, nous devons être capables d'examiner les autres possibilités qui s'offrent à nous. Le député devrait aller discuter avec tous ses collègues des Prairies de l'autre côté de la Chambre, car je crois comprendre qu'il est d'avis que nous ne devrions rien faire sur le plan agricole qui pourrait profiter à nos agriculteurs. Qu'en est-il des pêcheurs de fruits de mer du Canada atlantique? Devrions-nous simplement leur dire qu'ils ne devraient pas avoir accès au plus grand marché de consommation au monde? C'est ce que dit la motion de l'opposition.

Je pense que les conservateurs de la Saskatchewan auraient quelque chose à dire à leurs collègues qui semblent croire qu'il s'agirait d'une mauvaise politique publique. Le premier ministre de la Saskatchewan n'est pas d'accord, le premier ministre de l'Alberta n'est pas d'accord, et les agriculteurs de tout le pays ne sont pas d'accord non plus.

• (1540)

Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton—Bkejwanong, PCC): Monsieur le Président, je m'y connais un peu en matière d'industrie automobile. J'ai travaillé dans ce secteur au moment où il s'est « nord-américanisé ». J'étais responsable des 58 usines de Dow Automotive partout dans le monde.

J'ai entendu aujourd'hui de nombreuses critiques de la part des députés libéraux concernant notre plan visant à créer des emplois dans le secteur automobile ici au Canada. Toutefois, ils n'ont pas dit un mot sur ce qu'ils comptaient faire pour stimuler la croissance. Pourraient-ils nous en dire plus à ce sujet?

L'hon. Kody Blois: Monsieur le Président, je reconnais l'expérience qu'a acquise la députée dans le secteur privé avant d'être élue au Parlement et à quel point cette expérience peut être utile à la Chambre des communes.

Il existe un moyen d'encourager l'investissement dans notre pays. Pour soutenir les travailleurs, il faut mettre l'accent sur notre capacité à produire des véhicules électriques. Encore une fois et avec tout le respect que je dois à la députée, les conservateurs n'ont rien dit à ce sujet. J'espère qu'elle conviendra qu'il n'y a aucune mesure pour soutenir les travailleurs canadiens qui sont actuellement touchés de façon injuste par l'administration américaine.

Compte tenu de toute l'expérience de la députée dans le secteur privé, elle doit s'inquiéter du fait que la suppression de la TPS pourrait entraîner encore plus de perturbations au sein de la chaîne d'approvisionnement nord-américaine et rendre cette dernière encore plus complexe qu'elle ne l'est déjà. C'est un point qu'elle voudra peut-être aborder à la Chambre au cours de la journée.

[Français]

Mario Simard (Jonquière, BQ): Monsieur le Président, la motion qui est devant nous aujourd'hui représente très bien le fédéralisme tel que nous le connaissons. Les conservateurs nous montrent des préoccupations pour le secteur automobile et pour le secteur ga-

zier et pétrolier. Cependant, à part le Bloc québécois, à la Chambre, jamais quelqu'un ne va profiter d'une journée de l'opposition pour parler des champs économiques qui touchent le Québec. Les secteurs économiques les plus touchés par les droits de douane, présentement, sont ceux de l'aluminium et du bois d'œuvre, deux secteurs fort importants pour le Québec.

Ce que je vois du côté des conservateurs, c'est qu'ils essaient d'enlever le seul incitatif intéressant pour la société québécoise, celui sur les véhicules électriques, pour avoir une mesure uniforme qui sied au secteur automobile de l'Ontario. J'aimerais entendre mon collègue sur ce manque de sensibilité de la part des conservateurs à l'égard de la réalité économique québécoise.

L'hon. Kody Blois: Monsieur le Président, je suis d'accord sur certains commentaires de mon honorable collègue. Par contre, en tout respect, je suis en désaccord sur l'affirmation selon laquelle, à l'exception du Bloc québécois, il n'y a aucun autre député qui lutte pour le Québec. Nous avons 44 députés libéraux, au Québec, qui luttent toujours pour les intérêts de la province du Québec dans la fédération, chaque jour, chaque semaine et chaque mois.

Je suis d'accord sur l'importance du secteur du bois d'œuvre. En Nouvelle-Écosse, dans ma circonscription, ce secteur est très important. Je reconnais aussi l'importance du secteur de l'aluminium. Nous avons une stratégie et des initiatives pour aider les travailleurs, au Québec et ailleurs au pays, qui sont touchés par les droits de douane américains, et j'ai totalement confiance dans le travail que font nos collègues ici, à la Chambre des communes, à propos des enjeux du Québec.

• (1545)

[Traduction]

Chi Nguyen (Spadina—Harbourfront, Lib.): Monsieur le Président, ma circonscription compte de nombreux immeubles résidentiels à logements multiples, et j'aimerais que mon collègue nous explique brièvement comment nous envisageons l'avenir et comment nous préparons le secteur automobile à relever les défis qui s'annoncent, notamment en réfléchissant à ce dont nous aurons besoin pour réussir la transition vers l'électrification.

L'hon. Kody Blois: Monsieur le Président, ma collègue représente une circonscription très urbaine, celle de Spadina, dans la région de Toronto, alors que je représente une circonscription rurale. La réalité des Canadiens sera différente.

La bonne nouvelle, c'est que le gouvernement va débloquer 1,5 milliard de dollars pour soutenir le développement d'infrastructures de recharge supplémentaires dans tout le pays. Dans ma circonscription, on se concentrera probablement davantage sur les véhicules hybrides rechargeables et sur la façon dont ils peuvent répondre aux besoins de la population rurale. Pour les concitoyens de cette députée, qui ne parcourent peut-être pas de longues distances pour se rendre au travail ou se déplacer en ville, les véhicules électriques à batterie sont sans doute le véhicule de l'avenir, un choix judicieux du point de vue du consommateur. Je sais également que c'est le type d'infrastructure qu'elle défendra pour ses concitoyens, afin de développer le réseau dans sa circonscription de Toronto.

Charles Sousa (Mississauga—Lakeshore, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour discuter de l'avenir de l'industrie automobile canadienne et des mesures que prend le gouvernement pour protéger cette industrie et les travailleurs canadiens.

Travaux des subsides

Le secteur canadien de l'automobile est depuis longtemps une pierre angulaire de notre économie. Ce secteur a façonné des collectivités, renforcé la classe moyenne et fait du Canada un partenaire de confiance dans le secteur manufacturier mondial. Il soutient également des centaines de milliers d'emplois additionnels dans les chaînes d'approvisionnement partout au pays, y compris dans ma circonscription, Mississauga—Lakeshore.

Je suis fier de représenter de nombreux membres dévoués de la section locale 707 d'Unifor, qui travaillent au complexe d'assemblage de Ford. C'est précisément pour protéger des économies locales comme la mienne que le gouvernement du Canada a réagi rapidement face aux droits de douane infligés injustement par les États-Unis sur les véhicules.

De plus, nous avons démontré notre engagement à protéger les travailleurs canadiens. Lorsque Stellantis et GM ont annoncé leur intention de transférer une partie de leur production aux États-Unis, nous avons agi immédiatement afin de leur demander des comptes. Le gouvernement du Canada a été clair: ces décisions sont inacceptables, et le Canada s'attend à ce que les entreprises respectent les engagements qu'elles ont pris envers le Canada, l'Ontario et le syndicat.

Il semble toutefois que les conservateurs se moquent éperdument de collaborer avec les syndicats. La proposition de leur chef a été élaborée sans la participation des travailleurs de l'automobile et ne comporte aucune mesure visant à les soutenir. Comment les conservateurs peuvent-ils prétendre protéger les travailleurs canadiens alors qu'ils ne les écoutent même pas? Unifor a clairement indiqué que la prétendue politique des conservateurs mettrait en péril la stabilité à long terme et l'avenir des usines d'assemblage de Brampton et d'Ingersoll. Les députés ont bien entendu. Les conservateurs veulent que nous adoptions une politique qui dissuaderait les constructeurs d'attribuer de nouveaux contrats à ces usines ontariennes.

Contrairement aux conservateurs, le gouvernement a travaillé main dans la main avec les syndicats, les experts du secteur et les autres ordres de gouvernement pour élaborer une stratégie automobile tournée vers l'avenir de l'industrie automobile canadienne, et non pas une stratégie ancrée dans le passé. En avril dernier, les Canadiens ont clairement indiqué que nous devons agir de toute urgence pour conclure de nouveaux accords commerciaux, diversifier notre économie, protéger notre industrie et nous opposer aux droits de douane injustes et illégaux. À cette fin, le 5 février 2026, nous avons annoncé la nouvelle stratégie automobile du Canada visant à assurer la construction de véhicules au pays, à soutenir l'innovation et à positionner le Canada pour qu'il devienne un chef de file dans la production de véhicules électriques.

Cette stratégie prévoit l'affectation de 3 milliards de dollars provenant du Fonds de réponse stratégique et de 100 millions de dollars supplémentaires issus de l'Initiative régionale de réponse tarifaire afin d'aider l'industrie à s'adapter, à croître et à se diversifier. Nous mettrons également en place un régime commercial complet visant à stimuler la compétitivité dans le secteur automobile. Cet objectif sera notamment atteint en renforçant le cadre canadien de remise des droits de douane dans le secteur automobile afin de soutenir de manière plus stratégique la production nationale et d'attirer de nouveaux investissements.

Certains savent peut-être que je connais bien l'économie de l'Ontario. Tout au long de ma carrière, j'ai eu le privilège de rencontrer des gens de toutes les régions de l'Ontario. J'ai travaillé avec de

nombreux habitants de Windsor, fiers de leur ville, qui défendaient l'industrie automobile locale, notamment les usines de fabrication de moteurs de Ford. Que reçoit Windsor en échange d'avoir élu deux députés conservateurs? Elle reçoit une proposition sur l'automobile qui ne tient même pas compte de la fabrication de moteurs. Les travailleurs de GM à Cambridge, ceux de Magna à Aurora, ceux de Honda à Alliston et ceux de Martinrea à Vaughan sont tous des fabricants de pièces, et ils sont tous laissés pour compte par leurs députés conservateurs.

Je partage l'avis des dirigeants de la section locale 200 d'Unifor, qui ont dit que le chef de l'opposition n'avait pas pris la peine de faire ses devoirs.

Nous reconnaissons tous que le secteur de l'automobile s'est bâti sur la base d'une collaboration de nation à nation. Je me trouvais à Washington récemment et j'ai entendu des démocrates et des républicains dire que l'industrie automobile nord-américaine prospère lorsque nos chaînes d'approvisionnement intégrées sont solides et que nous sommes concurrentiels à l'échelle mondiale. Le Canada a entretenu une longue et fructueuse tradition de partenariat avec les États-Unis et le Mexique, ainsi qu'avec le Japon, pour établir sa présence dans le secteur de la construction automobile, mais les temps ont bien changé. Le Canada doit saisir cette occasion historique pour transformer son secteur de l'automobile, qui dépend actuellement d'un seul partenaire commercial, en un chef de file mondial des véhicules de l'avenir.

● (1550)

Récemment, le Canada a signé de nouveaux accords avec le Japon, l'Allemagne et la Corée du Sud afin de stimuler la construction automobile au Canada et, notamment, de soutenir la filière des véhicules électriques et la chaîne d'approvisionnement en batteries. Le Canada possède ce que le monde veut. Notre pays entre maintenant dans une nouvelle ère de partenariats automobiles internationaux, qui couvrent les marchés de la Chine et de l'Indo-Pacifique jusqu'aux pays du G7. Pour les Canadiens, ces partenariats sont synonymes de nouveaux marchés, de nouvelles affaires et de nouveaux emplois, qui contribueront à renforcer notre économie et à offrir des choix abordables aux consommateurs canadiens.

Le Canada est bien placé pour attirer de nouveaux investissements et diversifier ses marchés d'exportation en tirant parti de ses accords de libre-échange, qui englobent 51 pays et donnent accès à plus de 1,5 milliard de consommateurs. La priorité sera accordée à l'accueil de nouveaux joueurs reconnus dans la fabrication de véhicules électriques et les technologies de véhicules connectés afin de renforcer la résilience du secteur. Grâce au Fonds de réponse stratégique, nous aidons les constructeurs automobiles à exporter davantage de voitures fabriquées au Canada vers des marchés autres que les États-Unis, comme l'Europe et le Moyen-Orient. Nous attirons également des investissements clés qui créeront de nouveaux débouchés dans l'industrie automobile canadienne ainsi que de nouveaux emplois durables dans la filière de l'automobile et des batteries.

Travaux des subsides

Contrairement au chef de l'opposition, de ce côté-ci de la Chambre, on ne ferme pas les yeux sur les acteurs étrangers qui menacent de démanteler l'industrie canadienne de l'automobile. En pleine période de rupture du système commercial mondial, les Canadiens savent que la nostalgie n'est pas une stratégie. Alors que le chef de l'opposition mise sur des vœux et des prières pour convaincre Washington d'annuler les droits de douane, nous proposons des mesures concrètes pour bâtir un avenir meilleur, afin de protéger et de développer cette industrie dont dépendent 500 000 emplois au Canada.

Les actions que nous posons aujourd'hui auront des répercussions durables sur l'industrie automobile du pays. En protégeant ce secteur et en incitant les constructeurs à s'établir ici, nous contribuons à accroître notre productivité et à transformer l'industrie pour lui permettre de soutenir la concurrence et de prospérer dans un monde où l'avenir de l'automobile est électrique, connecté et diversifié à l'échelle mondiale.

Je tiens à répéter que la proposition conservatrice a été élaborée sans consultation des travailleurs de l'automobile, qu'elle ne contient pas une seule mesure pour aider ces travailleurs et qu'elle découragerait l'attribution de nouveaux contrats aux usines de Brampton et d'Ingersoll. Ce n'est pas une politique intelligente. C'est de la posture politique. Notre gouvernement continuera d'investir dans les gens qui investissent au Canada et de travailler à bâtir un pays fort avec les travailleurs canadiens de l'automobile.

Jacob Mantle (York—Durham, PCC): Monsieur le Président, qu'on me pardonne de ne pas suivre les conseils de l'ancien ministre des Finances de l'Ontario. Pendant les 10 années qui ont précédé son mandat actuel, il a laissé le secteur automobile ontarien s'effondrer. Cela fait donc deux décennies de déclin sous la surveillance de ce député.

Voici ma question au député: une partie de la prétendue stratégie des libéraux consiste à exporter vers des destinations autres que les États-Unis. Rien de ce que le gouvernement a présenté ne me permet de croire qu'il s'agit d'un objectif réaliste. En réalité, le Canada exporte un nombre négligeable de voitures vers des destinations autres que les États-Unis et le Mexique. Qu'est-ce qui permet de croire que les consommateurs du monde entier vont soudainement décider d'importer des voitures canadiennes? Je ne vois aucune preuve de cela. A-t-il des éléments à nous présenter à ce sujet?

• (1555)

Charles Sousa: Monsieur le Président, le député nous rappelle que, à l'époque où j'étais ministre des Finances, nous avons renfloué et soutenu l'industrie automobile à Windsor. Sans la participation de l'Ontario, contre la volonté des conservateurs, cette industrie aurait sombré. Nous avons soutenu les travailleurs canadiens de l'automobile, nous avons soutenu l'industrie et nous avons préservé ces emplois et ces entreprises. Nous continuerons à le faire.

Les investissements étrangers directs étaient à leur apogée quand j'étais en poste et que je travaillais à attirer les investisseurs. Les députés d'en face ont agi contre ces travailleurs de l'automobile et ils continuent de le faire aujourd'hui en proposant un plan qui va à l'encontre des intérêts de ces travailleurs.

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je remercie le député de ses observations. On a fait remarquer que la vision des conservateurs consiste essentiellement à nous ramener dans les années 1960, lorsqu'il y avait American Motors, Chrysler, GM et Ford. Or, de nos jours, les principaux

constructeurs automobiles au Canada sont plutôt Honda et Toyota. S'il n'en tenait qu'au Parti conservateur, aucune de ces entreprises ne serait établie ici aujourd'hui.

Je me demande ce que pense mon collègue de l'importance de la modernisation et de la recherche de solutions pour stimuler la croissance de l'industrie canadienne, ce qui n'implique pas forcément de revenir aux années 1960?

Charles Sousa: Monsieur le Président, c'est important que le Canada reste à l'avant-garde de l'industrie et de l'innovation. C'est important de continuer à attirer des investissements parce que nous sommes des partenaires de confiance. C'est important d'examiner le secteur de l'automobile dans son ensemble. C'est important d'adopter une approche visionnaire pour ce secteur. Nous ne choisissons pas les gagnants et les perdants. Eux, ils optent pour des perdants. Nous devons montrer aux entreprises concurrentes qui envisagent d'investir chez nous que nous pouvons leur ouvrir une porte sur le reste du monde. C'est précisément pour cette raison que le Canada diversifie ses partenariats commerciaux. Pour que le secteur automobile soit florissant, il faut une collaboration étroite et une analyse des facteurs qui freineront ou favoriseront sa croissance à long terme, plutôt qu'une approche passéiste.

[Français]

Mario Simard (Jonquière, BQ): Monsieur le Président, quand on parle de l'industrie automobile, au Québec, il y a un petit traumatisme. J'aimerais rappeler à mon collègue ce qui s'est passé en 2008 lors de la crise financière. Le gouvernement fédéral a allongé 10 milliards de dollars et on sait que, sur cet argent, environ 6 milliards de dollars sont devenus une subvention directe à l'industrie automobile. Encore une fois, j'aimerais entendre mon collègue à ce sujet.

Tout à l'heure, je faisais état du fait qu'il y a avait deux poids, deux mesures. Les conservateurs sont prêts à parler de secteurs d'activité qui sont propres au reste du Canada, comme le pétrole et l'industrie automobile, mais ils ne sont pas prêts à parler des secteurs d'activité propres au Québec, comme l'aluminium et le bois d'œuvre, qui sont les secteurs les plus soumis à des droits de douane actuellement.

Est-ce que mon collègue est d'accord pour dire qu'il y a deux poids, deux mesures lorsqu'il est question des secteurs d'activité économique du Québec?

[Traduction]

Charles Sousa: Monsieur le Président, je conviens que chaque secteur de notre économie, d'un océan à l'autre, a son importance. Il est essentiel que l'économie canadienne soit unifiée, de manière à soutenir toutes les industries du pays, y compris, bien sûr, ces mêmes entreprises du Québec. Quand le secteur automobile s'est effondré en 2008, le gouvernement de l'Ontario et le gouvernement fédéral de l'époque sont intervenus. Sans leur aide, le reste du pays aurait lui aussi été ébranlé. Il fallait soutenir ce secteur, tout comme nous il faut soutenir l'aluminium, la foresterie, l'aérospatiale et toutes les autres industries, y compris celle du pétrole et du gaz, où nous sommes l'un des plus grands acteurs. Nous continuerons à le faire.

Travaux des subsides

D'ailleurs, l'un de mes objectifs à l'époque était de collaborer avec toutes les provinces dotées d'un régime coopératif de réglementation des valeurs mobilières afin que toutes les entreprises soient mieux à même de soutenir la concurrence sans subir de pression du fait de l'ingérence d'autres régions du Canada. Nous devons travailler main dans la main. Nous soutenons tous les secteurs, y compris ceux du Québec.

[Français]

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, ça me fait plaisir d'être de retour ici au Canada, chez moi, chez nous. Je reviens d'une tournée dans certains grands États aux États-Unis, dans les grandes villes où nos partenaires américains achètent nos biens et nos services, où nous échangeons pour le bien de nos deux peuples.

Avant mon départ, dans un discours que j'ai prononcé à Toronto, j'ai présenté un plan détaillé pour retrouver le libre-échange sans droits de douane avec notre plus grand marché international. Mon but est le but de tous les conservateurs: un Canada abordable chez nous, fort chez nous et maître chez nous.

• (1600)

[Traduction]

Je dois dire que ça fait du bien d'être de retour chez soi après un périple de 12 jours à travers les États-Unis, où j'ai visité plusieurs des grandes métropoles et des États au sud de la frontière pour vanter le Canada, faire la promotion d'un commerce sans droits de douane, défendre les intérêts des travailleurs canadiens et rétablir le partenariat que nous avons de longue date avec notre principal partenaire commercial.

Ce périple m'a conduit à Detroit, où j'ai défendu la cause des travailleurs de l'automobile et d'où je suis revenu avec une proposition claire de pacte automobile libre de droits de douane. Je me suis ensuite rendu à Houston, où j'ai défendu le secteur énergétique du Canada. Puis, j'ai rencontré le gouverneur Abbott dans la remarquable capitale du Texas, Austin. J'ai trouvé en lui un grand ami du Canada qui veut nous acheter encore plus d'énergie si nous parvenons à extraire les ressources du sol et à les acheminer là-bas. Bien sûr, j'ai été très heureux de parler aux Américains en faisant la promotion d'un commerce sans droits de douane et en défendant la souveraineté du Canada dans le balado le plus populaire du monde, celui du formidable Joe Rogan. Ensuite, évidemment, je suis allé à New York, où j'ai défendu l'économie canadienne dans son ensemble auprès de certains des plus grands acteurs de la finance.

Je suis heureux d'annoncer que partout où je suis allé, j'ai trouvé parmi les Américains des amis, des gens qui souhaitent rétablir les échanges commerciaux sans droits de douane le long de la plus longue frontière non défendue de l'histoire du monde. J'ai constaté que les Américains aiment le Canada et qu'ils savent que les échanges commerciaux entre nos deux pays servent leurs intérêts nationaux. Ils sont conscients que l'achat de produits canadiens fait baisser le coût de la vie des Américains tout en alimentant leurs chaînes d'approvisionnement, ce qui leur permet de gagner davantage et d'enrichir nos deux pays.

Ils savent que le Canada dispose d'un certain poids, notamment parce qu'il occupe le deuxième rang parmi les principaux clients des États-Unis, qu'il possède 10 des 12 minéraux critiques pour la défense nationale définis par l'OTAN et qu'il dispose de la plus grande superficie terrestre, des plus grandes étendues maritimes et du plus grand espace aérien de tout l'hémisphère, autant d'éléments

essentiels à la sécurité américaine. Les Américains sont conscients qu'il est dans l'intérêt de notre continent que nos deux pays, tout en conservant leur souveraineté, travaillent main dans la main pour devenir tous les deux plus riches, plus forts et plus sûrs.

Je tiens à préciser que j'ai tenu le premier ministre pleinement informé de tous ces développements pendant mon séjour à l'étranger. J'ai hâte de le rencontrer pour lui faire part de mes conclusions, comparer nos impressions et lui faire des recommandations sur la manière dont le Canada peut devenir plus fort et faire baisser son coût de la vie, de façon à ce que nous disposions de l'influence nécessaire à l'étranger pour concrétiser l'exemption de droits de douane sur nos échanges commerciaux avec nos partenaires américains. Bien que j'aie pris soin de ne pas critiquer le premier ministre en sol étranger, je suis de retour ici, où c'est précisément mon obligation constitutionnelle de le faire, non pas par intérêt partisan, mais par souci de faire ressortir la vérité.

Un an après l'entrée en fonction du premier ministre, qui avait promis de négocier un accord favorable avec les États-Unis, le moment est propice pour faire le point. Un an après l'entrée en fonction du premier ministre libéral, qui a remporté les élections grâce à sa célèbre promesse de négocier une victoire, on a beaucoup parlé, mais peu agi. Il y a eu de nombreux beaux discours et des cérémonies de signature de prétendus protocoles d'accord qui sont, en réalité, des documents non contraignants engageant les fonctionnaires à former des comités et à organiser des réunions internationales pour discuter de projets qui pourraient ou non se concrétiser un jour. Il y a eu des poignées de main et des conférences de presse, des annonces d'objectifs ambitieux et de choses qui se produiront quelque part, un jour, mais rien de concret.

Comme l'a dit Shakespeare, « Le monde entier est un théâtre ». Le premier ministre excelle dans l'art de la mise en scène, mais qu'en est-il de l'art de gouverner? Il avait promis que l'économie canadienne connaîtrait la croissance la plus rapide du G7. Aujourd'hui, le Canada est le seul pays du G7 dont l'économie est en recul. Il avait promis des aliments à prix abordable. Nous avons le taux d'inflation alimentaire le plus élevé du G7. Il avait promis une économie solide. Nous avons aujourd'hui les coûts de logement les plus élevés, le plus fort taux d'endettement des ménages et le deuxième taux de chômage en importance parmi les pays du G7. Il avait promis de sortir vainqueur des négociations avec le président. Nous voici aujourd'hui, un an plus tard, sans victoire et sans accord. Les droits de douane sur l'aluminium et l'acier ont doublé, et ceux sur le bois d'œuvre canadien ont triplé.

Il avait promis de réaliser des projets à une vitesse record, mais son Bureau des grands projets — que la Chambre a mis sur pied à la hâte en cinq jours en juin dernier parce que le premier ministre avait affirmé qu'il s'agissait d'une urgence — n'a toujours pas approuvé le moindre projet près d'un an plus tard. Pas un seul pipeline n'a été approuvé. Quant à la construction de logements, il avait promis de doubler le nombre de logements construits. Or, l'organisme responsable du logement qu'il a lui-même créé prévoit que la construction de logements va en fait diminuer de 15 %. Il n'y a pas eu de véritable réforme fiscale, si ce n'est le changement de nom de la taxe sur le carbone, rebaptisée « norme sur les combustibles propres », qui s'applique à davantage de produits et qui augmentera pour atteindre le même niveau. Bien sûr, il demeure des obstacles au commerce interprovincial, même si le premier ministre avait promis que nous aurions une économie canadienne unifiée à la fête du Canada de l'année dernière.

En parlant de libre-échange, il n'a conclu aucun accord de libre-échange depuis son entrée en fonction, se contentant d'essayer de s'attribuer le mérite d'un accord mineur que son prédécesseur, Justin Trudeau, avait signé avec l'Indonésie, un accord dont la valeur équivaut à ce que le Canada génère comme PIB en environ trois heures.

• (1605)

[Français]

Cela fait maintenant un an que ce premier ministre libéral est en poste. La réalité entre en collision avec l'illusion. Le déficit a doublé et notre économie est la seule du G7 qui s'est contractée. Nous avons la pire inflation alimentaire du G7, le coût du logement le plus élevé du G7, la pire dette des ménages du G7, le deuxième pire taux de chômage du G7 et une baisse de 15 % de la construction de logements. Aucun pipeline n'a été approuvé. Aucun projet n'a été approuvé par son nouveau bureau, qui a des pouvoirs exceptionnels et sans précédent. Malgré sa promesse de négocier une victoire et de conclure un accord d'ici le 21 juillet 2025, il n'y a toujours pas de victoire ni d'entente et les droits de douane américains ont doublé sur les produits canadiens et triplé sur le bois d'œuvre.

[Traduction]

Un an plus tard, qu'avons-nous obtenu grâce au mirage que sont les compétences de négociation et l'art de gouverner du premier ministre? Ce que nous remarquons de plus en plus, c'est que depuis que le premier ministre a promis de les faire disparaître, les droits de douane américains sur l'acier et l'aluminium canadiens ont doublé et ceux sur le bois d'œuvre canadien ont triplé. Les diplômés n'ont rien à voir avec la compétence; l'art de la scène n'a rien à voir avec l'art de gouverner, et les mirages n'ont rien à voir avec la réalité.

À propos du commerce avec les États-Unis, les Canadiens en savent beaucoup plus sur mon approche que sur celle du premier ministre. Je veux que tout le monde prenne le temps d'y penser. J'ai exposé un plan très détaillé pour mes deux demandes, soit l'élimination de tous les droits de douane sur les produits canadiens et les moyens que j'utiliserais pour qu'on accepte ces demandes. J'aimerais que la Chambre des communes réponde à quelques questions. Que savons-nous vraiment du plan du premier ministre pour faire lever les droits de douane des États-Unis? Que savons-nous vraiment? Nous ne savons rien. Est-il réellement déterminé à faire lever ces droits de douane? En fait, des ministres libéraux ont laissé entendre que ce sera peut-être impossible d'y arriver. Est-ce encore sa priorité, dans le cadre des négociations, de faire supprimer ces droits de douane et, le cas échéant, que prévoit-il offrir en échange? Nous ne le savons pas.

La rupture qu'il propose avec les États-Unis signifie-t-elle qu'il ne veut pas renouveler l'Accord Canada—États-Unis—Mexique? S'il a l'intention de le renouveler, essaiera-t-il de le faire renouveler à l'identique, d'y apporter de petites modifications ou de le remanier entièrement? Quelqu'un l'a-t-il déjà entendu répondre à cette question? À ma connaissance, il n'a rien dit à ce sujet. Et à quand remontent les dernières négociations sérieuses? Nous savons que les Mexicains sont à la table des négociations. Est-ce que lui ou un membre de son Cabinet a participé aux négociations au cours des quatre derniers mois?

Je ne parle pas de poignées de main amicales, de présentations ou de plaisanteries échangées avec le ministre responsable des affaires canado-américaines, qui est certes un homme à la personnalité

Travaux des subsides

très chaleureuse. Je parle de véritables négociations. Sont-elles vraiment en cours? Est-ce que des journalistes ont demandé au premier ministre si nous sommes en train de négocier, étant donné que nous ne sommes plus qu'à quelques jours de la date de renouvellement de notre plus important accord commercial? Personne ne le sait. Il a dit: « Qui s'en soucie? »

En fait, je pense que les Canadiens s'en soucient.

Accepte-t-il que les droits de douane américains sur l'aluminium, l'acier, les automobiles et le bois d'œuvre soient permanents? Nous n'en savons rien. Nous ignorons quand les négociations débiteront et quand elles se concluront. Nous l'avons entendu tenir des propos pour le moins étonnants et imagés, selon lesquels il souhaite rompre avec notre principal client, dont dépendent 2,3 millions d'emplois au Canada. S'il est prêt à sacrifier ces 2,3 millions d'emplois, comment compte-t-il les remplacer? Comment ces travailleurs paieront-ils leurs factures? Comment remplacerons-nous ces emplois?

Ce sont là des questions auxquelles ne répondent pas les slogans qui parlent de rupture, d'un Canada fort et du besoin de jouer du coude. Même si le premier ministre prononce de magnifiques discours très intéressants, et qu'on peut l'admirer pour son talent d'orateur, ces discours ne permettent pas de rembourser les prêts hypothécaires ni de nourrir 2,3 millions de personnes.

Le premier ministre semble incapable de se faire une opinion sur les événements. D'un côté, il dit que si le Canada est le seul pays du G7 dont l'économie se contracte, c'est en raison des droits de douane élevés. D'un autre côté, il affirme qu'il n'y a pas lieu de se précipiter pour résoudre le problème, car l'accord est très avantageux. Qu'en est-il vraiment? Il ne peut pas, d'un côté, affirmer qu'il a obtenu un excellent accord sur les droits de douane et, de l'autre, dire que ces droits sont si horribles qu'ils sont la raison pour laquelle nous avons la pire économie du G7. Ça ne peut pas être les deux. Il doit se décider.

Pendant ce temps, ses ministres avancent des excuses manifestement ridicules en mettant en cause les affaires étrangères pour justifier leurs échecs au pays, comme le ministre du Logement qui prétend que la guerre en Iran a fait doubler les coûts du logement au cours de la dernière décennie. Je vais vendre la mèche: nous n'importons ni maisons ni terrains de l'Iran. Nous ne l'avons jamais fait. La bulle immobilière s'est gonflée bien avant que cette guerre ne commence, ce qui nous amène tous à nous demander si le premier ministre libéral et son gouvernement n'utilisent pas simplement ces problèmes étrangers comme excuses pour ses propres échecs sur la scène nationale. Tout allait mal sous son prédécesseur, Justin Trudeau, mais la situation s'est considérablement aggravée depuis qu'il est devenu premier ministre, ce qu'il a accompli en promettant de tout régler.

Nous devons tous nous poser la question suivante: combien de temps le premier ministre nous servira-t-il le différend commercial et d'autres enjeux de politique étrangère comme excuses fourre-tout commodes pour justifier l'inflation, la dette et le chômage qui secouent le pays?

Travaux des subsides

Qu'en est-il de son plan pour l'automobile ? Le Canada a besoin d'un secteur automobile robuste. Nous avons besoin de ce secteur qui, selon l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, fournit 105 000 emplois directs et un total de 600 000 emplois si l'on inclut les emplois indirects. Je parle ici de ces quelque 700 fournisseurs de pièces automobiles, 400 entreprises de véhicules autonomes et intelligents et 500 entreprises d'outillage, de matrices et de moules qui alimentent la chaîne d'approvisionnement.

Depuis que les libéraux sont arrivés au pouvoir, la production automobile au Canada a chuté de moitié. Depuis l'élection du premier ministre il y a un an, elle a encore baissé de 7,3 %, alors qu'il avait promis de protéger le secteur automobile. Le premier ministre avait promis avant les élections qu'il protégerait le secteur. C'était une autre illusion. Depuis, il a brandi le drapeau blanc. L'automne dernier, il a même envisagé de signer un accord sectoriel qui aurait rendu les droits de douane permanents et aurait étouffé définitivement notre industrie.

Il semble croire qu'il peut opérer une rupture définitive avec le marché américain et compter sur d'autres marchés. C'est une illusion dangereuse. En fait, si l'on examine les chiffres, cela frise l'hallucination. La réalité, c'est que nous vendons environ 95 fois plus de voitures aux États-Unis qu'au reste du monde réuni. Voilà la réalité. On ne peut pas simplement imaginer de nouveaux marchés pour vendre des voitures qu'on ne fabrique pas dans des endroits qui ne nous en achèteront pas.

● (1610)

La réalité, c'est que cette approche fondée sur des plans imaginaires s'est traduite par des pertes d'emploi bien réelles: 175 licenciements chez Paccar au Québec, 49 chez Magna à London, 3 000 à l'usine Stellantis de Brampton, 300 chez Paccar à Sainte-Thérèse, au Québec, 118 chez Autoneum à London, 245 chez TFT Global à Oshawa, et 700 à l'usine GM d'Oshawa, sans oublier les lock-out en cours à l'usine Stellantis de Brampton que j'ai visitée.

Une rupture définitive avec les États-Unis signerait ni plus ni moins la fin du secteur canadien de l'automobile. Même s'il peut être plus amusant pour certains de scander des slogans comme « jouer du coude », toujours est-il que les emplois dont dépendent les travailleurs de ces usines sont plus importants que les innombrables slogans du premier ministre. La perte définitive de leur chèque de paie est inacceptable. Aussi, il est irréaliste de croire qu'on pourrait remplacer les trois grands de Detroit par des constructeurs automobiles japonais.

L'ambassadeur du Japon a clairement indiqué que les investissements de Toyota et de Honda au Canada dépendaient d'un accès sans entrave au marché américain; ainsi, même les 75 % de véhicules que nous produisons au Canada par l'intermédiaire des constructeurs asiatiques ne survivraient pas à l'imposition permanente de droits de douane par les États-Unis. Nous devons absolument retrouver l'accès au marché américain. En substance, la perte de cet accès risquerait de décimer la partie de l'industrie automobile canadienne qui est dirigée par les Japonais, qui représente les trois quarts de notre production. Cela entraînerait une forte contraction à long terme de la production nationale ainsi que des répercussions économiques dans tout l'Ontario. Le secteur automobile canadien doit rester intégré à la chaîne d'approvisionnement nord-américaine.

Nous avons besoin d'un plan pour l'emploi, pas d'un plan anti-emplois. Nous avons besoin d'un Canada qui renforce son secteur automobile afin que nous puissions être forts chez nous et avoir davantage de poids à l'étranger. Nous, les conservateurs, sommes les seuls à proposer ce plan. Après des mois de consultations menées par le président et les deux coprésidents du Conseil économique conservateur, le député de Calgary-Centre, le député de Kapuskasing—Timmins—Mushkegowuk et le remarquable Rick Perkins, nous avons élaboré un plan qui est soutenu par l'industrie et par les travailleurs.

Le plan des conservateurs rendrait plus abordable l'achat de véhicules canadiens en éliminant la TPS sur toutes les voitures fabriquées au Canada. Nous financerions cette mesure en éliminant la subvention libérale de 2,3 milliards de dollars pour les véhicules électriques fabriqués à l'étranger. Nous éliminerions les taxes sur les véhicules fabriqués au Canada. Les libéraux veulent utiliser l'argent des contribuables pour des véhicules fabriqués à l'étranger. Les gens qui cherchent un emploi dans ce pays savent quel plan fonctionnera.

Nous voulons ramener la production au pays grâce au rendement en mettant en place une règle selon laquelle, pour chaque voiture qu'un fabricant produit au Canada, le même fabricant pourrait vendre au Canada, en franchise de droits, une voiture provenant d'un partenaire de l'ACEUM, selon un partage égal, de la même façon qu'on le faisait dans le cadre du Pacte de l'automobile. C'est important, parce que bien des gens se demanderaient si le président accepterait cela. Ce plan augmenterait la production tant aux États-Unis qu'au Canada. La production aux États-Unis augmenterait d'environ 2 millions d'automobiles, ou d'environ 17 %, ce qui permettrait aux États-Unis de freiner le déclin de sa production, et la production canadienne doublerait, passant à 2 millions de véhicules par année. De cette façon, on construirait autant de véhicules qu'on en vendrait. Ce serait une bien meilleure entente pour nos amis étatsuniens que celle qu'ils ont actuellement, et ce serait une entente nettement plus avantageuse pour le Canada. Étant donné que cette approche respecte l'objectif déclaré des États-Unis de produire plus de véhicules sur leur territoire, il serait concevable que les États-Unis acceptent une telle entente.

Nous avons élaboré une politique en matière de sécurité et de technologie automobiles qui harmoniserait la réglementation afin d'empêcher les technologies dangereuses provenant de Russie et de Chine de circuler sur nos routes. Nous nous opposerions fermement aux pratiques commerciales déloyales de la Chine et nous alignerions nos politiques sur celles des États-Unis.

Nous supprimerions également l'obligation relative aux véhicules électriques que le premier ministre tente de maintenir en place par la voie détournée des normes d'émissions, auxquelles aucun autre véhicule qu'un véhicule électrique ne peut satisfaire. Nous ferions en sorte que les véhicules achetés par les Canadiens et circulant sur nos routes soient fabriqués dans notre pays et abordables pour la population canadienne.

Il s'agit d'un plan détaillé visant à renverser la tendance à la baisse de la production automobile, qui dure depuis dix ans, et qui permettrait à l'Amérique du Nord de redevenir la première puissance mondiale dans ce domaine. Ce plan éliminerait les obstacles et rétablirait un commerce libre de droits de douane avec ce qui est de loin notre principal marché étranger. Il s'agit d'un plan réaliste, qui prend au sérieux le gagne-pain des travailleurs qui dépendent de ce secteur pour leur emploi.

Les slogans éphémères et la satisfaction politique ne nous intéressent pas. Ce qui nous importe, c'est de préserver les emplois de nos concitoyens et la force de notre pays. Notre industrie automobile sera forte, elle produira des véhicules abordables pour les Canadiens, et elle aura du poids à l'étranger.

• (1615)

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, l'une des meilleures choses que je puisse faire, c'est peut-être de lire une citation. Il y a de nombreuses citations au sujet du plan des conservateurs, mais celle qui m'a interpellé vient de Tom Venetis, un analyste de l'industrie, qui a dit: « Elles ne semblent pas très réfléchies. C'est une logique qui ne fonctionnera pas, et je pense qu'il ne le comprend pas. »

Le chef du Parti conservateur a insulté les travailleurs de l'industrie automobile en annonçant son plan sans les avoir consultés et sans avoir collaboré avec eux. Je me demande s'il présentera des excuses officielles pour avoir proposé un plan défaillant et pour avoir omis de consulter les travailleurs.

• (1620)

L'hon. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, j'ai une nouvelle toute fraîche. Le député veut parler des travailleurs. Nous avons ici une déclaration du président de la section locale 222 d'Unifor, à Oshawa, qui affirme: « Enfin, un plan plein de bon sens pour protéger le gagne-pain de milliers de travailleurs du secteur automobile en Ontario. Un plan qui rétablit les niveaux de production antérieurs et assure un avenir à long terme. »

[Français]

Le vice-président: Avant que je cède la parole au député de Rivière-du-Nord, c'est un bon moment pour faire un rappel aux députés.

[Traduction]

Plusieurs députés se sont levés pour poser une question. Je rappelle aux députés qu'ils doivent être à leur place et être vêtus convenablement — en l'occurrence, en portant un complet-cravate — pour pouvoir obtenir la parole.

[Français]

L'honorable député de Rivière-du-Nord a la parole.

Rhéal Éloi Fortin (Rivière-du-Nord, BQ): Monsieur le Président, on parle du pacte de l'automobile. Or, par les temps qui courent, on est davantage préoccupés par, d'abord, la question de la pollution de l'air et, ensuite, le fait qu'on est en situation de pénurie de pétrole. On va finir par en manquer complètement. Présentement, on a des difficultés d'approvisionnement pour les raisons qu'on connaît.

Ne serait-il pas temps de prendre acte de la situation et de se tourner vers les énergies vertes et de mettre l'accent sur la production de véhicules électriques fabriqués à 100 % ici au Canada?

L'hon. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, l'honorable député du Bloc québécois dit qu'on a une pénurie de pétrole. C'est exactement ce que nous disons. C'est la raison pour laquelle nous voulons libérer la production de pétrole afin de pouvoir fournir le monde avec le pétrole le plus éthique et le plus environnementalement responsable. Il faut en profiter, car c'est notre plus grande exportation dans le monde.

Travaux des subsides

En fait, l'exportation du pétrole canadien nous permettrait d'avoir un dollar plus fort pour des denrées à l'épicerie et de l'essence plus abordables, y compris au Québec. Cela nous permettrait d'avoir plus de revenus qui proviennent d'une industrie et non pas des poches des contribuables, y compris au Québec. Cela nous permettrait d'avoir plus de demandes pour les machineries faites au Québec pour l'industrie en Alberta, parce que nous avons une économie pancanadienne. Finalement, il faut bâtir une réserve stratégique de pétrole et d'autres ressources afin d'augmenter notre pouvoir et notre levier de négociation face à nos alliés partout dans le monde.

Ainsi, tout peut être abordable chez nous et nous pourrions être forts chez nous et maîtres chez nous.

[Traduction]

Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC): Monsieur le Président, la ministre de l'Industrie a tenu des propos étranges, affirmant notamment que nous allions construire les voitures que le monde entier souhaite avoir et les exporter.

Pour la première question, je me demande si le chef de l'opposition a la moindre idée des marchés auxquels la ministre de l'Industrie pourrait faire allusion, de ces marchés vers lesquels nous exporterions ces voitures fantaisistes.

Pour la deuxième question, les libéraux parlent d'attirer des investissements au Canada grâce à de nouvelles installations de fabrication. Le chef de l'opposition peut-il citer un seul constructeur automobile qui viendrait lancer une nouvelle production au Canada alors que des droits de douane de 25 % continuent de s'appliquer à toutes les voitures expédiées aux États-Unis?

L'hon. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, tous les constructeurs automobiles ont clairement indiqué qu'un des grands avantages de bâtir au Canada est de pouvoir avoir accès au marché le plus grand et le plus lucratif au monde.

Environ 90 % des automobiles que nous fabriquons sont destinées aux États-Unis. En réalité, les Américains achètent plus de véhicules fabriqués ici que les Canadiens. Nous vendons 95 fois plus de véhicules aux États-Unis que sur les autres marchés étrangers. Rediriger soudainement 90 % ou 95 % de notre production vers d'autres marchés inventés par le premier ministre dans ses illusions est une décision dangereuse qui menace les 600 000 emplois directs et indirects de notre secteur de l'automobile.

Essentiellement, les libéraux disent que nous allons simplement fabriquer des véhicules électriques pour des marchés étrangers. À ce que je sache, à part une ou deux chaînes, nous ne faisons pas l'assemblage final des automobiles au Canada. Nous ne faisons pas l'assemblage final et nous n'avons pas accès à ces marchés étrangers.

Par ailleurs, le premier ministre semble croire que nous pouvons rivaliser contre la capacité de production de la Chine, qui subventionne massivement cette industrie, au point où elle peut vendre ses véhicules à des prix artificiellement bas. Il pense pouvoir renverser cet avantage artificiel sur des marchés où nous ne vendons pas, avec des véhicules que nous ne fabriquons pas. C'est une illusion, une hallucination.

Travaux des subsides

• (1625)

[Français]

Bienvenu-Olivier Ntumba (Mont-Saint-Bruno—L'Acadie, Lib.): Monsieur le Président, j'ai une question pour le chef de l'opposition officielle. Pourquoi proposer un pacte de l'automobile alors que notre gouvernement a déjà mis en place des mesures pour protéger le secteur de l'automobile et les emplois? Est-ce qu'il n'est pas en train de faire travailler le Parlement deux fois alors que nous avons déjà avancé sur ces projets?

L'hon. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, nous avons vu le résultat de ce gouvernement libéral. Depuis son arrivée au pouvoir, nous avons perdu la moitié de notre production d'automobiles. Une grande partie de cette perte a eu lieu lorsque l'actuel ministre des Finances et du Revenu national était le ministre de l'Industrie responsable du secteur. Ce n'est pas un nouveau gouvernement.

Depuis l'arrivée au pouvoir de l'actuel premier ministre libéral, nous avons perdu encore 7,3 % de notre production. Encore pire, nous voyons la possibilité des pertes massives à venir si on ne pas fin aux droits de douane. C'est pour ça que j'ai un plan pour éliminer les droits de douane dans les deux directions et pour avoir un vrai libre-échange de l'automobile. C'est pour être plus fort et pour avoir une industrie plus grande.

Mario Simard (Jonquière, BQ): Monsieur le Président, le seul avantage que le Québec peut avoir de l'industrie automobile, c'est s'il y a des véhicules électriques sur nos routes et si nous consommons plus d'électricité. Comme ça, les Québécois en retirent quelque chose.

L'insensibilité du chef de l'opposition à l'égard du Québec, on la connaît bien. On a juste à penser à Don Cherry et à l'Ordre du Canada. Le chef de l'opposition officielle soutenait sa candidature, malgré toutes les déclarations fort hasardeuses de M. Cherry à l'égard du Québec. Il y a même de ses députés qui l'ont rappelé à l'ordre là-dessus.

Est-ce que certains de ses députés peuvent le rappeler à l'ordre pour faire en sorte que les véhicules électriques soient toujours disponibles avec un rabais au Québec?

L'hon. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, les véhicules électriques seront disponibles. Tous ceux et celles qui veulent une voiture électrique vont pouvoir en acheter une. C'est ça, le libre marché.

Moi, je fais confiance aux Québécois. Je veux leur donner le choix. Le député et le Bloc québécois veulent forcer le choix des Québécois. Il y a certaines régions où des véhicules électriques ne fonctionnent pas. Les gens là ont besoin de leurs camions. En passant, les Québécois choisissent normalement le Ford F-150. C'est ça, la réalité. C'est leur choix.

Évidemment, nous croyons dans la liberté et nous croyons dans l'intelligence des Québécois et leur capacité de prendre leurs propres décisions. Le Bloc québécois veut enlever le choix et forcer la main des Québécois. Nous allons permettre aux Québécois de décider.

[Traduction]

Ned Kuruc (Hamilton-Est—Stoney Creek, PCC): Monsieur le Président, au cours du débat d'aujourd'hui à la Chambre, nous avons entendu beaucoup de choses, mais très peu sur le plan des libéraux.

Puisque nous parlons de citations, j'en ai une, moi aussi. Le secrétaire parlementaire a dit qu'il allait continuer de « patienter ». Cela fait partie de leur plan et de leur stratégie. Or, cette approche ne sert en rien le secteur des pièces automobiles à Hamilton.

J'aimerais que mon collègue souligne certains éléments d'un plan concret qui permettrait aux travailleurs de retourner au travail.

L'hon. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, ce que le secrétaire parlementaire dit aux travailleurs qui ont perdu leur emploi, c'est de « patienter ». Ce que les libéraux disent aux travailleurs de Brampton qui sont en lock-out, c'est de « patienter ». Ce que les libéraux disent aux 8,3 % de travailleurs de Windsor qui se retrouvent sans emploi, c'est de « patienter ». Un jour, selon les libéraux, cette rupture finira par se résorber d'une manière ou d'une autre grâce à un éventuel nouveau marché qui aboutira peut-être à un emploi imaginaire.

Pour notre part, nous pensons que les travailleurs ne devraient pas avoir à patienter. Nous estimons qu'ils méritent des emplois, des échanges commerciaux libres de droits de douane et le rapatriement de notre production. Plus important encore, nous, les conservateurs, avons un véritable plan pour y parvenir.

• (1630)

[Français]

Le vice-président: Conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre les questions qu'elle abordera lors de l'ajournement ce soir, à savoir: l'honorable député de Sherwood Park—Fort Saskatchewan, L'emploi; l'honorable député de Saskatoon-Sud, L'économie; l'honorable député d'Abitibi—Témiscamingue, Les pensions.

[Traduction]

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, quand j'ai posé ma question au chef de l'opposition officielle, j'ai lu une citation. Tout à coup, comme je terminais ma question et que le chef conservateur s'appretait à prendre la parole, il s'est mis à chercher une citation. On a vu un bout de papier circuler jusqu'au chef du Parti conservateur pour qu'il ait une citation.

Cela dit...

Le vice-président: Le chef de l'opposition invoque le Règlement.

L'hon. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, l'usage veut que, quand un député fait référence à un document à la Chambre des communes, le document soit déposé. J'aimerais demander le consentement unanime pour déposer le document suivant: « Enfin, un plan plein de bon sens pour protéger le gagne-pain de milliers de travailleurs du secteur automobile en Ontario. Un plan qui rétablit les niveaux de production antérieurs et assure un avenir à long terme. »

Ai-je le consentement unanime de la Chambre pour déposer cette citation?

Le vice-président: Le député a-t-il le consentement unanime pour déposer un document?

Des voix: Non.

Le vice-président: Le secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre a la parole.

Travaux des subsides

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, le chef du Parti conservateur peut tout simplement venir me remettre cette citation en main propre, s'il le souhaite. C'est une invitation permanente. Je lui en suis reconnaissant.

Ce que je voulais faire, c'était échanger une citation pour une citation. Je l'en remercie. C'est un document assez volumineux. Je vais le lire à haute voix. Le chef du Parti conservateur souhaite que je le lise à haute voix. Par souci d'équité, je vais le faire.

Voici la question: je craignais que la politique annoncée par les conservateurs ne tienne pas vraiment la route. J'ai donné un exemple, puis le chef du Parti conservateur m'a répondu par la citation qu'il vient de me transmettre. Voici l'exemple que j'ai utilisé, prononcé par Tom Venetis, un analyste de l'industrie. À propos de l'annonce du Parti conservateur, il a dit: « Elles ne semblent pas très réfléchies. C'est une logique qui ne fonctionnera pas, et je pense qu'il ne le comprend pas. »

Le chef du Parti conservateur a ensuite répondu en citant le président de la section locale 222 d'Unifor à Oshawa, qui a dit: « Enfin, un plan plein de bon sens pour protéger le gagne-pain de milliers de travailleurs du secteur automobile en Ontario. Un plan qui rétablit les niveaux de production antérieurs et assure un avenir à long terme. » On lui a remis cette citation, et je suis heureux qu'il l'ait obtenue juste à temps.

Voici le défi...

Des voix: Oh, oh!

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, je serais ravi d'en lire davantage, mais voici le problème: il doit m'apporter d'autres citations pour démontrer que les syndicats et les travailleurs ont bel et bien été consultés et qu'ils sont représentés.

Je vais donner une autre citation en réponse à la sienne. J'ai cité une phrase et il a répondu. Je vais maintenant citer une autre phrase. Celle-ci est de la présidente d'Unifor, Lana Payne. Qu'a dit Lana? Elle a déclaré que le plan du Parti conservateur « risque plutôt de créer des conditions qui freineront... »

Le vice-président: Le député de Sherwood Park—Fort Saskatchewan invoque le Règlement.

Garnett Genuis: Monsieur le Président, il se peut qu'il y ait eu un problème du côté de l'interprétation pendant la lecture de la citation précédente; je me demandais donc si le député pourrait la relire afin de s'assurer que tous les députés puissent l'entendre dans les deux langues officielles.

Le vice-président: Je regarde l'ensemble des députés, et je ne vois personne d'autre signaler un problème d'interprétation. J'écoutais attentivement, sans avoir recours à l'interprétation, donc je ne sais pas.

Le secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre peut continuer.

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, je ne leur en veux pas. C'est la seule citation qu'ils ont utilisée aujourd'hui.

Cela dit, voici une autre citation, celle de la présidente d'Unifor, Lana Payne: « Ce plan risque plutôt de créer des conditions qui freineront les investissements et la croissance au sein de l'industrie canadienne de l'automobile, menaçant ainsi de façon permanente l'avenir des usines de montage de Brampton et d'Ingersoll. » Voilà une autre citation.

Ne nous arrêtons pas là. Il y a en fait de nombreuses citations. Le président du conseil de l'automobile d'Unifor, John D'Agnoles, a déclaré: « Le problème, c'est qu'il est allé de l'avant sans consulter Unifor, et c'était vraiment très contrariant de voir ce qu'il a mis en place en sachant que nous serions dans le pétrin. » Il parle du chef du Parti conservateur. Il a ajouté: « Il n'a pas tenu compte des moteurs. En voici un excellent exemple. Il n'a pas tenu compte des importations. Il n'a pas tenu compte des exportations de pièces que nous fabriquons, ce qui est décourageant [...] Il n'a pas pris en compte le fait que le principe du un pour un signifie qu'ils n'auraient pas besoin de fabriquer un produit à Brampton. »

C'est comme si les conservateurs avaient laissé tomber l'industrie automobile de certaines des collectivités importantes de l'Ontario. Je viens de lire trois citations. Si certains conservateurs de l'autre côté souhaitent ardemment me faire part d'une autre citation, ils peuvent venir me la communiquer, mais qu'ils s'assurent bien qu'il s'agit d'une citation différente de celle que le chef du Parti conservateur m'a fournie.

Je vais lire une autre citation qui porte sur le plan d'action libéral, soit ce que fait le gouvernement du Canada. Je vais citer un membre du Parti progressiste-conservateur, par opposition au Parti conservateur d'extrême droite qui se trouve de l'autre côté de la Chambre. Il s'agit d'une personnalité assez connue. Je suis sûr qu'il connaît bien l'industrie automobile en Ontario.

Une voix: Doug Ford.

L'hon. Kevin Lamoureux: Le député a raison, monsieur le Président. Il s'agit du premier ministre de l'Ontario, Doug Ford. Que pense-t-il de notre plan? Il a déclaré ceci: « Je suis heureux que le gouvernement fédéral mette fin à ses exigences. C'est une mesure importante qui permettra à notre secteur de l'automobile de soutenir la concurrence et qui permettra de protéger les emplois dans ce secteur. » Il a ajouté ceci: « Les nouveaux investissements fédéraux dans les fabricants d'automobiles et de pièces d'automobiles, la formation professionnelle et les infrastructures de recharge viendront compléter et bonifier les investissements et les mesures de soutien de l'Ontario. » Voilà ce qu'a dit le premier ministre progressiste-conservateur de l'Ontario.

Honte aux députés, en particulier ceux de l'Ontario, qui ne défendent pas les travailleurs de l'industrie automobile, au point de ne pas juger nécessaire que leur propre chef travaille avec les syndicats et les consulte. Cela aurait dû aller de soi, à mon avis.

Or, ce n'est pas tout. Poursuivons avec d'autres citations. Le président du conseil de l'automobile d'Unifor s'est dit « enchanté » des mesures prises pour le secteur automobile, les qualifiant de « très importantes pour notre collectivité ». Il a ajouté: « C'est important, à mesure que le temps passe et que le marché commence à se redresser, [que] nous donnions le choix aux Canadiens. Il est essentiel de toujours le faire, et [en parlant du gouvernement fédéral] ils l'ont fait avec cette politique. »

Je pourrais aussi citer Clean Energy Canada. Quant à Rob Burton, maire d'Oakville et président d'Ontario Auto Mayors, il a déclaré: « Cette nouvelle stratégie constitue une avancée majeure pour le secteur automobile canadien. Elle prouve que la voix des maires et de notre caucus est prise en compte dans l'élaboration de la politique automobile nationale. » Voilà le type de réactions que suscite le plan présenté par le gouvernement.

Travaux des subsides

• (1635)

Que disent les conservateurs? Aujourd'hui, j'ai posé des questions précises.

L'une des initiatives du gouvernement dans le cadre du plan pour le secteur de l'automobile consiste à accélérer les investissements dans l'industrie automobile canadienne. On parle ici de 3 milliards de dollars. Nous fournissons et protégeons des emplois, tout en reconnaissant que le gouvernement national doit intervenir. Nous pouvons parler de l'uniformisation des règles du jeu. J'ai posé des questions sur le maintien des contre-mesures tarifaires sur les importations d'automobiles en provenance des États-Unis, lorsque c'est nécessaire. Lorsque j'ai demandé aux députés du Parti conservateur s'ils soutenaient ou non ces deux initiatives, leur réponse a été éloquent: ils ont éludé la question.

Ces deux initiatives vont réellement aider notre industrie dès aujourd'hui, et que font les conservateurs? Ils reculent. C'est la stratégie courante du Parti conservateur d'extrême droite: il faut simplement se tasser du chemin. On les entend souvent le dire dans leurs discours. Ils veulent simplement se tasser du chemin et laisser l'industrie automobile prendre le relais, au lieu d'essayer de protéger ce secteur de notre économie, un secteur pour lequel nous nous efforçons de faire tout ce que nous pouvons.

Fait intéressant, le député d'Hamilton-Est—Stoney Creek a déclaré que j'avais dit que nous allions simplement attendre, alors que je venais de faire deux déclarations très claires sur ce que le gouvernement fait concrètement en ce moment et sur les effets concrets de ces actions. Le député a néanmoins affirmé que j'avais tenu ces propos, mais il les a cités hors contexte.

Aujourd'hui, le chef du Parti conservateur a parlé de l'ensemble des échanges commerciaux ici, au Canada. Quand il parle de commerce international, on pourrait croire qu'il est jaloux du premier ministre et qu'il n'appuie pas vraiment ce que fait celui-ci. Les conservateurs pourraient-ils nommer un autre premier ministre qui, en l'espace d'un an, a visité autant de pays pour parler d'échanges commerciaux, améliorer les débouchés commerciaux et accroître les possibilités d'exportation pour les fabricants canadiens? Pourraient-ils nommer un autre premier ministre qui, en moins d'un an, a attiré des milliards de dollars d'investissements futurs pour le Canada? Les conservateurs seraient incapables d'en nommer un seul.

Le premier ministre a fait des démarches incessantes pour que nous tirions le maximum possible de la diversification de l'activité commerciale, qui est absolument essentielle à l'avenir du Canada, afin de fournir les emplois de demain et de protéger les industries qui sont établies ici. Pourtant, les conservateurs ne semblent pas déborder de l'idée qu'ils élimineront les droits de douane entre le Canada et les États-Unis. Croient-ils vraiment connaître Donald Trump au point qu'il leur suffirait de se présenter à la table et de lui serrer la main en lui disant qu'ils ne veulent pas le moindre droit de douane, alors même que le président en impose partout dans le monde? Dans quel monde de Câlinoirs les conservateurs vivent-ils pour croire sincèrement que les choses se passeraient ainsi, sans que nous n'ayons rien à faire d'autre que d'attendre que le président des États-Unis change d'idée en levant les droits de douane et que nous revenions aux années 1960?

C'est Lester Pearson qui avait proposé le Pacte de l'automobile, dans les années 1960. Voilà un premier ministre qui a fait ce qu'il fallait, au bon moment, afin de protéger l'industrie canadienne. À

l'époque, il y avait American Motors, Chrysler, GM et Ford. C'est tout. Ils étaient les seuls. L'objectif consistait à intégrer l'industrie la plus étroitement possible, et c'est ce que le Pacte de l'automobile a permis de faire. Il a ainsi rempli sa mission. Cependant, American Motors et Chrysler n'existent plus aujourd'hui. C'est maintenant Stellantis.

• (1640)

Je connais très bien le secteur automobile. Mon père y a travaillé pendant 40 ans. Nous avons eu des concessionnaires, y compris, je l'avoue, un concessionnaire American Motors. Je connais très bien l'industrie. Je sais à quel point les emplois qu'elle représente sont importants.

Une voix: Oh, oh!

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, le député dit que nous devrions cesser de faire disparaître des emplois. Mes collègues savent-ils que la pire année que nous ayons connue en matière de pertes d'emplois dans le secteur manufacturier, c'était sous Stephen Harper? Le chef du Parti conservateur siégeait dans ce caucus. C'étaient les pires pertes que nous ayons jamais subies dans le secteur manufacturier, alors lorsque les conservateurs se mettent à parler de pertes d'emplois, ils devraient vérifier quel rôle leur chef a joué au sein du caucus pendant les années du gouvernement Harper.

Quoi qu'il en soit, restons tournés vers l'avenir, au lieu de regarder en arrière avec le Pacte de l'automobile de 1965, parce que c'est important. Que les députés pensent à Oshawa, à Brampton, à Oakville, à Cambridge, à Woodstock, à Ingersoll, à Windsor, à Alliston et à St. Thomas: voilà des collectivités de l'Ontario qui veulent un gouvernement qui prendra les choses en main dans ce dossier.

Heureusement que, tout comme nous avons Lester Pearson dans les années 1960, nous avons aujourd'hui un premier ministre qui comprend l'économie et ses rouages. Il est bien placé pour négocier un accord commercial avec le président des États-Unis. Il est le premier ministre dont le Canada a besoin en ce moment pour que notre industrie arrive non seulement à survivre, mais aussi à prospérer durablement. À mon avis, c'est ce que montrent les mesures que nous avons prises, qu'il s'agisse de chercher des débouchés commerciaux en Corée du Sud, au Japon, en Chine ou dans d'autres pays alliés en Europe. Il faudra sans doute déployer des efforts considérables à l'avenir pour entretenir ces relations, pour resserrer nos liens et pour convaincre certaines entreprises manufacturières de s'implanter au Canada.

Personne ne prétend que ce sera facile, mais contrairement aux conservateurs, le gouvernement n'abandonne pas les travailleurs à leur sort et il ne renonce pas à présenter un plan. Je peux affirmer aux députés qu'après avoir écouté les discours de la grande majorité du caucus conservateur — plus de 90 % —, on serait porté à croire qu'ils ne veulent pas d'une industrie des véhicules électriques. Telle est la réalité. Peu importe ce que fait le gouvernement afin de promouvoir l'achat de véhicules électriques, par exemple, ils le critiquent constamment. Que l'on me montre ne serait-ce qu'un seul député conservateur qui osera admettre que, oui, c'est une bonne chose d'encourager les Canadiens à acheter un véhicule électrique grâce à une subvention.

J'ai des nouvelles pour les députés: le gouvernement fédéral n'est pas le seul à avoir accordé des subventions pour les véhicules électriques. Le Québec est l'une des provinces qui ont montré la voie. Le Québec a ouvert des possibilités aux consommateurs en leur offrant des incitatifs pour l'achat de véhicules électriques. Le Québec n'est pas la seule province à l'avoir fait. Mes collègues peuvent effectuer des recherches sur Google ou tout autre moteur de recherche et ils verront qu'en effet, différents partis politiques et différents ordres de gouvernement ont mis en place des incitatifs pour encourager les gens à acheter des véhicules électriques.

Les États-Unis produisent beaucoup de véhicules électriques, mais le Canada ne peut pas produire tous les modèles de voitures au monde. Ce n'est pas possible.

• (1645)

Même si j'aimerais énormément que quelque chose de ce genre se produise, je pense qu'on doit reconnaître que l'industrie automobile du Canada, celle qu'on a actuellement, a un potentiel fantastique et un potentiel de croissance. Si quelqu'un en veut un bon exemple, prenons la Charger. C'est un véhicule électrique. Essayez-vous maintenant de minimiser cette réussite? Essayez-vous de minimiser l'importance de l'usine de Chrysler, de Stellantis, en...

Le vice-président: Je rappelle au secrétaire parlementaire qu'il doit s'adresser à la présidence, et non directement au député.

Je sais qu'il y a, de ce côté-ci de la Chambre, un député avec lequel le secrétaire parlementaire aime bien échanger, mais il devrait le faire par l'intermédiaire de la présidence. Je rappellerai également à ce député qu'il aura l'occasion, lors de la période réservée aux questions et aux observations, de s'exprimer sur les remarques qu'il aura entendues.

J'invite le secrétaire parlementaire à conclure ses observations.

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, la Charger, qui comporte un composant électrique, a été nommée voiture de l'année en Amérique du Nord et elle est fabriquée ici même, au Canada. Cet exemple ne fait que confirmer que les travailleurs canadiens sont, en effet, les meilleurs au monde.

Tout ce que nous demandons, ce sont des règles du jeu équitables. Au moins, le gouvernement en est conscient et souhaite y parvenir. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous sommes confrontés à toute cette question des droits de douane et de la mise en place de contre-mesures tarifaires là où elles sont nécessaires afin de protéger notre industrie et d'uniformiser les règles du jeu. Lorsque je pose la question à mes amis conservateurs d'en face, ils semblent penser que les mesures prises par le gouvernement ne soutiennent pas l'industrie. Je dirais en fin de compte que c'est faux.

Nous devons trouver des moyens de la soutenir directement. Pensons au plan pour le secteur de l'automobile que le premier ministre a présenté en février et à l'appui considérable qu'il a reçu. Il améliorera les choses. Au lieu d'essayer d'é luder la question, les députés devraient en reconnaître la valeur intrinsèque et l'appuyer. S'ils ont quelque chose d'utile à y ajouter, qu'ils le suggèrent, mais je ne crois pas que la solution soit de revenir aux années 1960. Les temps ont changé. Les travailleurs le comprennent. Nous devons faire ce que nous pouvons, par tous les moyens possibles, pour soutenir l'industrie automobile au Canada.

• (1650)

Ted Falk (Provencher, PCC): Monsieur le Président, j'ai été très heureux d'entendre mon collègue de Winnipeg-Nord confirmer, au

Travaux des subsides

début de son discours, à la Chambre et aux Canadiens que le plan concernant le pacte de l'automobile, présenté par les conservateurs par l'intermédiaire du député de Dufferin—Caledon et du chef de l'opposition, tient la route. C'est ce qu'il a dit. Nous savons que ce n'est pas le cas du plan suivi par les libéraux. En effet, nous avons observé un nombre croissant de fermetures d'usines et une hausse du chômage dans l'industrie automobile.

Outre la remarque du député d'Hamilton-Est—Stoney Creek, qui a déclaré qu'il fallait attendre de voir ce qui allait se passer, le député a-t-il un autre plan pour l'industrie automobile ici au Canada?

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, le député devra attendre le harsard ou réécouter le discours. J'ai dit que le plan des conservateurs ne tient pas la route. Il est comme un seau constellé de trous: quand on le plonge dans l'eau, elle fuit. C'est un peu ça, le plan des conservateurs. Au bout du compte, il ne fonctionnera tout simplement pas.

L'essentiel du plan, c'est de contraindre Donald Trump à nous débarrasser de tous les droits de douane et de ne pas nous inquiéter. C'est l'essentiel de leur plan, et ils croient sincèrement que ce ne sera pas un problème. Les choses ont changé. Il faut se faire à cette réalité. C'est pourquoi j'encourage mes amis d'en face à se rallier au plan libéral, qui, lui, sera efficace.

Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC): Monsieur le Président, lorsque nous prenons la parole à la Chambre, nous voulons tous présenter des faits exacts. Le député parle beaucoup, et je suis convaincu qu'il tient lui aussi à l'exactitude.

Or, il a affirmé que le plan des conservateurs n'incluait pas, par exemple, les moteurs. C'est tout simplement faux. S'il avait pris le temps de lire le plan, il saurait qu'il y est question de véhicules et d'éléments équivalents comme les moteurs, les transmissions et les châssis. Prétendre le contraire, comme il l'a fait, est inexact.

Premièrement, je me demande s'il est gêné d'avoir voulu consigner une telle inexactitude au compte-rendu. Deuxièmement, ne convient-il pas que l'enjeu central pour l'industrie automobile canadienne demeure l'accès sans droits de douane au marché américain, où sont exportés 800 000 des véhicules que nous produisons?

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, l'exactitude est en effet très importante. D'ailleurs, je rappelle sans cesse à mes collègues d'en face qu'ils doivent assumer leurs responsabilités et éviter de répandre de fausses informations.

Le député me reproche d'avoir rapporté une information inexacte. Pourtant, je n'ai fait que citer une déclaration du président du conseil de l'automobile d'Unifor. Pour ma part, j'ai choisi de croire ce que disent les travailleurs plutôt que ce que dit le chef du Parti conservateur. Si le député n'est pas d'accord, il devrait en parler au président du conseil de l'automobile d'Unifor.

Travaux des subsides

• (1655)

[Français]

Mario Simard (Jonquière, BQ): Monsieur le Président, nous sommes dans une conjoncture actuellement où nous voyons l'explosion du prix de l'essence à cause des conflits. Nous sommes dans une conjoncture qui suppose aussi une certaine responsabilité environnementale. Donc, tout pointe vers la facilitation, voire l'augmentation de l'électrification des transports. La subvention fédérale à l'achat de véhicules électriques en est un exemple criant. Lorsque le gouvernement a décidé d'enlever cette subvention, on a vu une baisse de la vente de véhicules électriques. Ça va revenir, ce qui est déjà une bonne nouvelle.

Or, les conservateurs sont prêts à retirer la seule mesure qui risque d'être intéressante pour le Québec, puisque, plus nous avons de véhicules électriques sur les routes du Québec, plus nous consommons d'électricité. L'argent que coûte cette électricité ne va pas dans les poches des grandes pétrolières, il va dans les poches des Québécois et des Québécoises via Hydro-Québec.

Mon collègue est-il d'accord pour dire que le retrait de l'avantage fiscal pour les véhicules électriques est une mesure vraiment néfaste pour le Québec?

[Traduction]

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, il n'y a pas si longtemps — il y a quelques semaines à peine —, on a annoncé à Winnipeg que New Flyer Industries produirait des autobus électriques. Je dirais que New Flyer Industries est l'un des meilleurs fabricants d'autobus au monde, sinon le meilleur, et cette entreprise est établie à Winnipeg. Le gouvernement a appuyé la mise en place d'un incitatif ou d'un soutien financier pour la production d'autobus électriques. De même, le premier ministre a instauré un incitatif pour encourager les gens à acheter des véhicules électriques ici, au Canada. J'y vois une mesure positive, et j'espère que d'autres provinces emboîteront le pas.

Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, au cours du débat d'aujourd'hui, des députés de tous les partis ont soulevé plusieurs bons arguments, franchement, mais une chose continue de me préoccuper: nous ne faisons pas vraiment passer le Canada en premier dans nos investissements.

Je me demande si le secrétaire parlementaire envisagerait de faire valoir, au sein de son caucus, qu'il est temps de réformer la Loi sur l'Office d'investissement du régime de pensions du Canada afin que nos fonds de pension soient investis au Canada, et non majoritairement aux États-Unis, comme c'est le cas actuellement.

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, la députée a soulevé la même question plus tôt aujourd'hui, et elle mérite assurément réflexion. Ce que je sais, c'est que les Canadiens veulent avoir l'assurance que leur pension sera protégée pour l'avenir. Je crois qu'il pourrait y avoir des pistes intéressantes à explorer à cet égard. J'accepte volontiers le défi, sans toutefois me prononcer sur cette proposition précise. Je tiens toutefois à souligner l'excellent travail de l'Office d'investissement du régime de pensions du Canada et des commissions des pensions en général qui veillent aux fonds de pension de nos retraités. C'est une idée intéressante, et je remercie la députée de nous en avoir fait part.

Fred Davies (Niagara-Sud, PCC): Monsieur le Président, je prends beaucoup de plaisir à échanger ces petites piques avec l'honorable député. Chaque fois que je prends la parole à la Chambre, il

a quelque chose d'intéressant à dire. Ce n'est pas toujours pertinent ou juste, mais c'est généralement amusant.

Trêve de plaisanteries, de nombreux députés ont parlé aujourd'hui de l'industrie automobile dans leur circonscription. Je suis probablement le seul à la Chambre à avoir deux usines de véhicules électriques dans ma circonscription, et les deux sont inutilisées. Linamar a construit une usine de 1 milliard de dollars à Welland, un bâtiment magnifique qui n'a jamais ouvert ses portes. Il y a aussi AK, ou Asahi Kasei. Le gouvernement a investi des dizaines de millions de dollars dans ces deux entreprises. AK a maintenant décidé de ne pas ouvrir à la date prévue, principalement parce que, comme elle le décrit, cela reviendrait à ouvrir une centrale nucléaire pour la faire fonctionner pendant deux jours. On ne peut pas faire cela. Par conséquent, l'ouverture est reportée de plusieurs années, car le marché s'est effondré.

Que répondrait donc le député aux citoyens et aux travailleurs de ma circonscription à qui on avait promis des milliers d'emplois qui ne se concrétiseront jamais?

• (1700)

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, contrairement aux conservateurs, nous reconnaissons le potentiel que représente le développement d'une industrie qui produit davantage de véhicules électriques. Je crois sincèrement qu'à long terme, de plus en plus de véhicules électriques seront fabriqués ici, au Canada. Ce n'est qu'une question de temps, et c'est pourquoi il est important que le gouvernement fédéral collabore de temps à autre avec différents gouvernements provinciaux pour y parvenir, que ce soit en mettant en place les infrastructures nécessaires aux véhicules électriques ou en offrant des subventions ou des incitatifs directs aux consommateurs. Nous devons agir de façon responsable et continuer de croire que nous arriverons un jour à la ligne d'arrivée et que ce n'est qu'une question de temps. Personnellement, je suis d'avis que cette vision ne pourrait pas se concrétiser trop vite.

Le vice-président: Nous avons le temps pour une brève question.

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

Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent—Akiawenhrahk, PCC): Monsieur le Président, puisque mon collègue a fait référence à ce que j'ai dit plus tôt, je vais le répéter. Oui, je conduis une voiture électrique. Je l'ai achetée il y a deux ans et demi. C'était une voiture d'occasion, que j'ai payée la moitié du prix sans aucune subvention ni obligation. Elle répondait à mes besoins et elle allait bien. C'est ça, le libre marché. C'est comme ça que ça fonctionne dans la vraie vie pour les gens. Toutefois, ce qu'on a constaté, c'est que le gouvernement a tout fait dérailler dans le marché des véhicules électriques parce qu'il a éliminé les subventions juste...

Le vice-président: Je dois interrompre le député, car j'ai bien dit une courte question. Je vais donc laisser le secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre répondre.

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, je soupçonne que le véhicule électrique d'occasion que le député d'en face a acheté a probablement été acheté flambant neuf grâce à une subvention du Québec ou peut-être même à une subvention fédérale, qui existait il y a deux ans. Ces incitatifs ont favorisé la croissance du parc de véhicules électriques d'occasion au Canada. Autrement dit, avec le temps, il y aura davantage de ces véhicules usagés sur le marché.

Chris Lewis (Essex, PCC): Monsieur le Président, comme toujours, c'est un immense honneur d'être ici à la Chambre pour servir les formidables habitants d'Essex, et, à vrai dire, la région et le pays tout entier. J'ai quelques brèves observations à faire avant d'aborder le sujet, qui est très important.

Je veux remercier les gens qui ont organisé le Petit déjeuner prière national aujourd'hui. Dans mes discours, je remercie toujours mon Seigneur et Sauveur, Jésus-Christ. Ce matin, tous ceux qui étaient présents au petit-déjeuner lui ont rendu ensemble toute la grâce et toute la gloire qui lui revient.

Je veux souhaiter un joyeux anniversaire à ma fille, Faith. C'est pour très bientôt, mais comme nous ne serons pas là la semaine prochaine, il est important que je te souhaite un joyeux anniversaire, mon cœur. Elle est la petite fille de papa qui n'est plus si petite que ça.

Je suis de tout cœur avec les familles des deux pilotes, leurs collègues chez Air Canada et toutes les victimes. Il est étrange que ce soient précisément ceux qui nous transportent si souvent à Ottawa pour accomplir nos fonctions au service de la population qui aient été blessés. Je suis aussi de tout cœur avec les pompiers.

Pour terminer, je veux simplement saluer les élèves qui ont participé à la visite virtuelle de la Chambre des communes. Merci beaucoup d'avoir pris part à cette visite virtuelle.

Ce n'est pas pour rien que nos véhicules ont un grand pare-brise et un petit rétroviseur. Le petit rétroviseur nous permet de ne jamais oublier d'où nous venons. Il est essentiel de savoir d'où nous venons. Le grand pare-brise à l'avant est plus qu'une vitre qu'on doit nettoyer quand il y a trop d'insectes écrasés. Il nous aide à voir où nous allons, tout comme le plan. Lorsque les gens prennent la route, ils ont un plan, qu'il s'agisse d'aller à la patinoire de hockey, à l'épicerie ou même à des célébrations de Pâques.

Je suis très reconnaissant de pouvoir prendre la parole dans cette enceinte aujourd'hui. Je ne vais pas crier, hurler ou m'emporter à ce sujet, car c'est un moment plutôt sombre. Quand je pense aux travailleurs de l'usine d'assemblage de Stellantis, à Windsor, je pense aussi aux outilleurs-ajusteurs, aux moulistes, aux entreprises des secteurs secondaire et tertiaire, et à tous ceux qui ne méritent rien de moins qu'un soutien complet et un plan pour pouvoir mettre du pain sur la table.

Je ne veux pas parler uniquement des travailleurs. Je veux aussi parler des entreprises qui ont déployé d'énormes efforts, investi beaucoup d'argent et pris de grands risques pour que ces travailleurs puissent nourrir leur famille. C'est pourquoi je suis très fier d'être ici pour représenter les habitants d'Essex et pour parler de la motion de l'opposition des conservateurs qui vise à instaurer un pacte de l'automobile libre de droits de douane.

Je partagerai mon temps de parole, pour ce qu'il en reste, avec l'excellente députée de Cambridge.

J'ai eu la chance d'être en compagnie du chef de l'opposition vendredi dernier. Nous avons commencé notre journée à Windsor avec une annonce, puis nous avons franchi la frontière en empruntant le poste frontalier le plus achalandé en Amérique du Nord. Les pièces d'un même véhicule traversent cette frontière de six à sept fois avant que le véhicule ne soit complètement assemblé.

Après avoir franchi la frontière, nous nous sommes d'abord arrêtés au siège de General Motors à Detroit. Nous y avons eu des dis-

Travaux des subsides

cussions très approfondies. Les cadres nous ont dit, en substance, qu'ils adoraient notre plan, que celui-ci visait dans le mille et qu'ils étaient catégoriquement contre les droits de douane. Cela venait de hauts dirigeants de General Motors, en plein centre-ville de Detroit, là où se trouvent les trois géants de l'automobile. C'est ce qu'ils nous ont dit.

Nous nous sommes ensuite rendus un peu en dehors de Detroit, à Dearborn, dans le Michigan, dans les tout nouveaux et reluisants locaux de Ford, dont les représentants nous ont en substance transmis exactement le même message: ils aiment notre plan et ils en ont besoin. Ils vont investir au Canada et espèrent que notre plan les aidera à investir encore davantage au pays. Ce fut vraiment un honneur de les rencontrer.

● (1705)

Je suis coprésident du caucus de l'automobile du Parti conservateur depuis environ six ans maintenant. J'ai eu de nombreuses occasions, par le passé et encore cette année, de me rendre au salon de l'automobile de Toronto, qui est formidable, soit dit en passant. J'ai rencontré de nombreux dirigeants du secteur pour leur présenter les grandes lignes de notre plan et nos réflexions, afin de recueillir leurs commentaires et de mieux comprendre les besoins de l'industrie et ce que nous pouvons faire ensemble pour que le secteur automobile canadien retrouve toute sa vigueur d'antan, afin que nous ne tombions pas à 1,2 million de véhicules construits au Canada, par rapport aux 2 millions que nous construisions auparavant. Il faut doubler ce chiffre.

J'ai noué des liens très solides au cours de ces six dernières années. J'irai même jusqu'à dire — et je prends les devants avant que la question ne soit posée — que j'ai également passé beaucoup de temps à discuter avec les représentants syndicaux, notamment avec ceux d'Unifor. D'ailleurs, je les ai reçus dans mon bureau cet après-midi même.

Je veux parler de certaines de ces personnes.

Brian Kingston est devenu un bon ami, et je l'admire également pour tout le travail qu'il fait. Il est président de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules. Il a déclaré: « L'intégration nord-américaine est le pilier de l'industrie automobile canadienne depuis plus de 60 ans. La diversification n'est pas une option. » M. Kingston ajoute: « Les mesures décrites dans le plan des conservateurs [...] tiennent compte de cette réalité et visent à rendre la construction automobile au Canada plus attrayante. »

De plus, M. Jeff Gray, de la section locale 222 d'Unifor, a déclaré ceci: « Enfin, un plan plein de bon sens pour protéger le gagne-pain de milliers de travailleurs du secteur automobile en Ontario. Un plan qui rétablit les niveaux de production antérieurs et assure un avenir à long terme. »

Ce ne sont pas mes paroles. Ce sont des déclarations de représentants de l'industrie et du milieu syndical.

J'ai mentionné les fabricants de deuxième et de troisième niveaux, et je tiens à dire qu'ils constituent véritablement la colonne vertébrale des usines d'assemblage. Sans eux, pour être franc, rien ne serait assemblé. J'ai visité de nombreux ateliers de moulage et d'outillage dans toute la région de Windsor-Essex; chacun a sa propre histoire et chacun a son atout majeur à faire valoir.

Travaux des subsides

De même, je me suis rendu au Mexique il y a environ six semaines dans le cadre d'une mission commerciale avec d'autres députés des deux côtés de la Chambre. Nous avons eu l'occasion de rencontrer les sénateurs mexicains. Lors d'une réunion privée, j'ai demandé ce que nous pouvions faire pour les soutenir, mais aussi comment ils pouvaient nous soutenir. Un sénateur a fait remarquer qu'il était curieux que nous ayons ce dont ils ont besoin et qu'ils aient ce dont nous avons besoin. J'ai répondu que ce qui était vraiment curieux, c'est que lorsque je prends l'avion de Windsor à Ottawa, il y a un avion mexicain sur le tarmac qui contient des pièces provenant du Mexique. Je veux dire par là que l'intégration est tellement poussée que nous devons tous travailler ensemble.

Je sais que mon temps de parole tire à sa fin. Je pourrais parler de ce sujet pendant des heures mais, de toute évidence, je n'en ai pas le temps.

Nous avons un plan pour rendre l'achat de produits canadiens plus abordable en supprimant la TPS sur tous les véhicules fabriqués au Canada, pour relancer la production nationale en mettant en place une règle selon laquelle, pour chaque voiture produite au Canada, le même constructeur puisse vendre une voiture au Canada en franchise de droits, pour protéger les chaînes d'approvisionnement nord-américaines en maintenant le contenu nord-américain minimum de 75 % et les règles d'origine existantes de l'Accord États-Unis—Mexique—Canada, ainsi que pour améliorer la sécurité et les technologies automobiles en établissant une norme de la cybersécurité et des données harmonisée pour toute l'Amérique du Nord.

C'est un honneur de parler au nom des vaillants travailleurs d'Essex et de Windsor, et je terminerai en disant ceci: je suis ici aujourd'hui pour dire « non » à toute nouvelle suppression d'emplois, à toute promesse en l'air et à tout sacrifice imposé aux travailleurs de l'industrie automobile canadienne. C'est pourquoi je soutiens le plan des conservateurs visant la conclusion d'un pacte de l'automobile libre de droits de douane. Les travailleurs de l'industrie automobile d'Essex-Windsor comptent parmi les meilleurs au monde, et il convient de protéger leurs emplois.

• (1710)

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, à l'instar des vaillants travailleurs auxquels le député fait référence et de leurs familles respectives, une partie du plan libéral est bien ancré dans le réel. Il y a plein de bonnes choses là-dedans, mais il y a un élément qui est vraiment concret, c'est-à-dire un fonds accélérateur, un investissement dans le secteur canadien de la construction automobile auquel 3 milliards de dollars sont alloués. D'autres députés conservateurs ont évité d'en parler.

De manière très claire, le député soutient-il cet aspect du plan libéral? Voterait-il en faveur de ces 3 milliards de dollars destinés à accélérer les investissements dans l'industrie automobile au pays?

Chris Lewis: Monsieur le Président, ce que j'ai constaté, c'est l'arrivée de 49 000 véhicules chinois sur le sol canadien, soit 49 000 autres véhicules qui ne seront pas construits à Windsor. On peut certes investir 3 milliards de dollars, mais, en fin de compte, pourquoi accepter l'arrivée de 49 000 véhicules chinois sur notre territoire alors que nous avons la capacité, le savoir-faire, les connaissances et les meilleurs gens de métier au monde pour les construire ici même, au Canada?

Connie Cody (Cambridge, PCC): Monsieur le Président, des représentants d'Unifor ont communiqué avec de nombreux députés

pour leur dire que les thèmes du syndicat sont l'« Achat canadien » et « Construire ici pour vendre ici ». Telle est notre politique. Pourquoi mon collègue pense-t-il que les libéraux s'y opposent?

Chris Lewis: Monsieur le Président, quand le chef de l'opposition officielle est venu à Windsor, il y aura de cela une semaine dimanche, je crois, pour faire cette annonce dans une usine qui fabrique des pièces et des moules pour l'industrie automobile, des membres d'Unifor se tenaient fièrement derrière lui. Nous poursuivrons les discussions avec les représentants syndicaux et les travailleurs sur le lieu de travail. La discussion n'est pas terminée. Elle ne fait que commencer.

• (1715)

Le vice-président: Comme il est 17 h 15 et puisque c'est le dernier jour désigné pour la période des crédits se terminant le 26 mars, je dois interrompre les délibérations et mettre aux voix sur-le-champ toutes les motions relatives aux crédits.

Le vote porte sur la motion.

Si un député participant en personne désire que la motion soit adoptée ou adoptée avec dissidence ou si un député d'un parti reconnu participant en personne désire demander un vote par appel nominal, je l'invite à se lever et à l'indiquer à la présidence.

Andrew Lawton: Monsieur le Président, je pense qu'il devrait y avoir consentement unanime, mais à défaut, nous demandons un vote par appel nominal.

Le vice-président: Convoquez les députés.

• (1800)

[Français]

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

(Vote n° 87)

POUR

Députés

Aboultiaf	Aitchison
Albas	Allison
Anderson	Anstey
Arnold	Au
Baber	Bailey
Baldinelli	Barlow
Barrett	Bélanger (Sudbury East—Manitoulin—Nickel Belt)
Berthold	Bexte
Bezan	Bonk
Borrelli	Bragdon
Brassard	Brock
Calkins	Caputo
Chambers	Chong
Cobena	Cody
Cooper	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 (Brampton West)	Gill (Calgary McKnight)
Gill (Windsor West)	Gill (Abbotsford—South Langley)
Gladu	Godin
Goodridge	Gourde
Groleau	Guglielmin
Gunn	Hallan
Hardy	Ho
Hoback	Holman
Jackson	Jansen

Travaux des subsides

Jivani	Kelly	Garon	Gasparro
Khanna	Kibble	Gaudreau	Gazan
Kirkland	Kmiec	Gerretsen	Gill (Côte-Nord—Kawawachikamach—Nitassinan)
Konanz	Kram		Grant
Kramp-Neuman	Kronis	Gould	Guay
Kuruc	Kusie	Greaves	Gull-Masty
Lake	Lantsman	Guilbeault	Hanley
Lawrence	Lawton	Hajdu	Hepfner
Lefebvre	Leslie	Harrison	Hogan
Lewis (Essex)	Lewis (Haldimand—Norfolk)	Hirtle	Hussen
Lloyd	Lobb	Housefather	Idlout
Mahal	Majumdar	Iacono	Jeneroux
Malette (Kapusasing—Timmins—Mushkegowuk)	Mantle	Jaczek	Joly
Martel	Mazier	Johns	Kayabaga
McCauley	McKenzie	Joseph	Khalid
McLean (Calgary Centre)	Menegakis	Kelloway	Koutrakis
Moore	Morin	Klassen	Lalonde
Morrison	Motz	Kwan	Lamoureux
Muys	Nater	Lambropoulos	Lapointe (Sudbury)
Patzer	Paul-Hus	Lapointe (Rivière-des-Mille-Îles)	Lattanzio
Poilievre	Redekopp	Larouche	Lavoie
Reid	Rempel Garner	Lavack	Leitão
Reynolds	Richards	LeBlanc	Lightbound
Roberts	Ross	Lemire	Louis (Kitchener—Conestoga)
Rowe	Ruff	Long	MacDonald (Malpeque)
Scheer	Schmale	Ma	MacKinnon (Gatineau)
Seeback	Shiple	MacDonald (Cardigan)	Maloney
Small	Steinley	Malette (Bay of Quinte)	McGuinty
Strahl	Strauss	May	McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)
Thomas	Tochor	McKelvie	McLean (Esquimalt—Saanich—Sooke)
Tolmie	Uppal	McKnight	Ménard
Van Popta	Vien	McPherson	Michel
Viersen	Vis	Mendès	Miller
Wagantall	Warkentin	Miedema	Morrissey
Waugh	Williamson	Mingarelli	Naqvi
Zimmer — 135		Myles	Nguyen

CONTRE

Députés

Acan	Al Soud	Nathan	Nguyen
Ali	Alty	Noormohamed	Normandin
Anandasangaree	Bains	Ntumba	Oliphant
Baker	Bardeesy	Olszewski	O'Rourke
Barsalou-Duval	Battiste	Osborne	Perron
Beaulieu	Beech	Petitpas Taylor	Plamondon
Belanger (Desnethé—Missinippi—Churchill River)	Bendayan	Powlowski	Provost
Bittle	Blanchet	Ramsay	Rana
Blanchette-Joncas	Blois	Robertson	Rochefort
Bonin	Boulerice	Romanado	Royer
Brière	Brunelle-Duceppe	Sahota	Saini
Carney	Carr	Sarai	Sari
Casey	Chagger	Savard-Tremblay	Sawatzky
Champagne	Champoux	Schiefke	Sgro
Chang	Chartrand	Sheehan	Sidhu (Brampton South)
Chatel	Chen	Simard	Sodhi
Chenette	Chi	Solomon	Sousa
Church	Clark	Ste-Marie	St-Pierre
Connors	Cormier	Tesser Derksen	Thériault
Coteau	Dabrusin	Thompson	Turnbull
Dandurand	Danko	Valdez	van Koeverden
Davies (Vancouver Kingsway)	DeBellefeuille	Vandenbeld	Villeneuve
d'Entremont	Deschênes	Watchorn	Weiler
Deschênes-Thériault	Desrochers	Wilkinson	Yip
Dhaliwal	Dhillon	Zahid	Zerucelli
Diab	Duclos	Zuberi — 193	
Duguid	Dzerowicz		
Earle	Ehsassi		
El-Khoury	Erskine-Smith		
Eyolfson	Fancy		
Fanjoy	Fergus		
Fisher	Fonseca		
Fortier	Fortin	Anand	Block
Fragiskatos	Fraser	Dalton	Hodgson
Fry	Fuhr	Rood	Sidhu (Brampton East)
Gaheer	Gainey		

PAIRÉS

Députés

Travaux des subsides

Stubbs

Sudds— 8

Le Président: Je déclare la motion rejetée.

* * *

● (1805)

[Traduction]

**LE BUDGET SUPPLÉMENTAIRE DES DÉPENSES (C)
2025-2026**

L'hon. Shafqat Ali (président du Conseil du Trésor, Lib.) propose:

Que le budget supplémentaire des dépenses (C) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2026 soit agréé.

Le Président: Si un député participant en personne désire que la motion soit adoptée ou adoptée avec dissidence ou si un député d'un parti reconnu participant en personne désire demander un vote par appel nominal, je l'invite à se lever et à l'indiquer à la présidence.

Des voix: Avec dissidence

(La motion est adoptée.)

L'hon. Shafqat Ali demande à présenter le projet de loi C-23, Loi portant octroi à Sa Majesté de crédits pour l'administration publique fédérale pendant l'exercice se terminant le 31 mars 2026.

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

[Français]

L'hon. Shafqat Ali propose que le projet de loi soit lu pour la deuxième fois et renvoyé au comité plénier.

Le Président: Si un député participant en personne désire que la motion soit adoptée ou adoptée avec dissidence ou si un député d'un parti reconnu participant en personne désire demander un vote par appel nominal, je l'invite à se lever et à l'indiquer à la présidence.

Des voix: Avec dissidence.

Le Président: Je déclare la motion adoptée. En conséquence, ce projet de loi est renvoyé au comité plénier.

(Le projet de loi est lu pour la deuxième fois et la Chambre se forme en comité plénier, sous la présidence de Tom Kmiec.)

(À propos de l'article 2)

[Traduction]

Stephanie Kusie (Calgary Midnapore, PCC): Monsieur le président, le président du Conseil du Trésor peut-il nous confirmer que le projet de loi est présenté suivant sa forme habituelle?

L'hon. Shafqat Ali (président du Conseil du Trésor, Lib.): Monsieur le président, le projet de loi a la même forme que lors de la période de crédits précédente.

Le président: L'article 2 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'article 2 est adopté.)

Le président: L'article 3 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'article 3 est adopté.)

Le président: L'article 4 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'article 4 est adopté.)

Le président: L'article 5 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'article 5 est adopté.)

Le président: L'article 6 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'article 6 est adopté.)

Le président: L'annexe 1 est-elle adoptée?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'annexe 1 est adoptée.)

[Français]

Le président: L'annexe 2 est-elle adoptée?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'annexe 2 est adoptée.)

Le président: L'article 1, le titre abrégé, est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'article 1 est adopté.)

Le président: Le préambule est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(Le préambule est adopté.)

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(Le titre est adopté.)

Le président: Le projet de loi est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

Travaux des subsides

(Le projet de loi est adopté.)

[Traduction]

Le président: Dois-je faire rapport du projet de loi?

Des voix: D'accord.

(Rapport est fait du projet de loi.)

L'hon. Shafqat Ali propose que le projet de loi soit agréé.

Le Président: Si un député participant en personne désire que la motion soit adoptée ou adoptée avec dissidence ou si un député d'un parti reconnu participant en personne désire demander un vote par appel nominal, je l'invite à se lever et à l'indiquer à la présidence.

Des voix: Avec dissidence.

(La motion est adoptée.)

[Français]

L'hon. Shafqat Ali propose que le projet de loi soit lu pour la troisième fois et adopté.

[Traduction]

Le Président: Si un député participant en personne désire que la motion soit adoptée ou adoptée avec dissidence ou si un député d'un parti reconnu participant en personne désire demander un vote par appel nominal, je l'invite à se lever et à l'indiquer à la présidence.

Des voix: Avec dissidence.

(La motion est adoptée et le projet de loi, lu pour la troisième fois, est adopté.)

* * *

LES CRÉDITS PROVISOIRES

L'hon. Shafqat Ali (président du Conseil du Trésor, Lib.) propose:

Que les crédits provisoires soient adoptés, à savoir :

Qu'une somme n'excédant pas 86 422 679 148 \$, soit l'ensemble des montants suivants, arrondis au dollar :

1) trois douzièmes (29 073 487 176 \$) du total des montants des postes énoncés à l'annexe 1 et à l'annexe 2 du Budget principal des dépenses pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2027 sauf les postes énumérés ci-dessous :

2) douze douzièmes du total des montants du crédit 20 du ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement et des crédits 5, L25, L30 et L35 du ministère des Finances, dudit Budget, 5 \$;

3) onze douzièmes du total des montants du crédit 1 de la Commission des débats des chefs, du crédit 5 du ministère des Relations Couronne-Autochtones et des Affaires du Nord, des crédits 5 et 50 du Secrétariat du Conseil du Trésor, dudit Budget, 1 836 233 543 \$;

4) dix douzièmes du montant du crédit 1 de Téléfilm Canada, dudit Budget, 93 026 910 \$;

5) neuf douzièmes du total des montants du crédit 1 du ministère de la Justice et des crédits 5 et 10 du ministère des Services aux Autochtones, dudit Budget, 15 746 169 976 \$;

6) huit douzièmes du total des montants du crédit 10 de l'Agence de la santé publique du Canada et du crédit 10 du ministère des Relations Couronne-Autochtones et des Affaires du Nord, dudit Budget, 5 369 743 750 \$;

7) sept douzièmes du total des montants du crédit 1 de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et du crédit 1 de la Commission canadienne de sûreté nucléaire, dudit Budget, 359 445 528 \$;

8) six douzièmes du total des montants du crédit 1 de l'Agence de la santé publique du Canada, du crédit 5 du ministère de l'Emploi et du Développement social, du crédit 10 du ministère de la Santé, du crédit 1 du ministère des Relations Couronne-Autochtones et des Affaires du Nord, du crédit 1 du Service canadien

d'appui aux tribunaux administratifs et du crédit 1 de Statistique Canada, dudit Budget, 12 340 997 391 \$;

9) cinq douzièmes du total des montants du crédit 1 du Bureau du Conseil privé, du crédit 1 du Bureau du directeur parlementaire du budget, du crédit 1 d'Investir au Canada, du crédit 1 de Marine Atlantique S.C.C., du crédit 10 du ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration, du crédit 1 du ministère de la Santé, des crédits 1 et 5 du ministère des Anciens Combattants, du crédit 1 du ministère des Services aux Autochtones, du crédit 10 du ministère du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités, du crédit 1 de l'Office des transports du Canada, des crédits 1 et 5 des Services partagés Canada, du crédit 1 de la Station canadienne de recherche dans l'Extrême-Arctique et du crédit 1 du Tribunal des anciens combattants (révision et appel), dudit Budget, 11 854 113 573 \$;

10) quatre douzièmes du total des montants du crédit 1 de l'Agence Parcs Canada, du crédit 10 de l'Agence spatiale canadienne, du crédit 1 de l'Autorité du pont Windsor-Détroit, du crédit 1 de la Chambre des communes, du crédit 1 de la Commission de la fonction publique, du crédit 5 du Conseil de recherches en sciences humaines, du crédit 5 du Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie, des crédits 1 et 15 de la Gendarmerie royale du Canada, du crédit 1 de Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc., des crédits 1 et 5 du ministère de l'Industrie, du crédit 1 du ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration, du crédit 5 du ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile, du crédit 10 du ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement, du crédit 1 du ministère des Finances, du crédit 1 du ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux, du crédit 5 du ministère du Patrimoine canadien, du crédit 1 de l'Office national du film, du crédit 1 du Registraire de la Cour suprême du Canada et des crédits 1 et 20 du Secrétariat du Conseil du Trésor et, dudit Budget, 9 749 461 296 \$;

soit accordée à Sa Majesté pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2027.

Le Président: Si un député participant en personne désire que la motion soit adoptée ou adoptée avec dissidence ou si un député d'un parti reconnu participant en personne désire demander un vote par appel nominal, je l'invite à se lever et à l'indiquer à la présidence.

Des voix: Avec dissidence.

(La motion est adoptée.)

• (1810)

[Français]

L'hon. Shafqat Ali propose que le projet de loi C-24, Loi portant octroi à Sa Majesté de crédits pour l'administration publique fédérale pendant l'exercice se terminant le 31 mars 2027 soit lu pour la première fois et imprimé.

(La motion est réputée adoptée et le projet de loi est lu pour la première fois et imprimé.)

[Traduction]

L'hon. Shafqat Ali propose que le projet de loi soit lu pour la deuxième fois et renvoyé au comité plénier.

Le Président: Si un député participant en personne désire que la motion soit adoptée ou adoptée avec dissidence ou si un député d'un parti reconnu participant en personne désire demander un vote par appel nominal, je l'invite à se lever et à l'indiquer à la présidence.

Des voix: Avec dissidence.

Le Président: Je déclare la motion adoptée. Par conséquent, le projet de loi est renvoyé au comité plénier.

(Le projet de loi est lu pour la deuxième fois et la Chambre se constitue en comité plénier sous la présidence de Tom Kmiec.)

(Article 2)

Travaux des subsides

[Français]

Stephanie Kusie (Calgary Midnapore, PCC): Monsieur le président, le président du Conseil du Trésor peut-il confirmer que le projet de loi de crédits est présenté dans sa forme habituelle?

[Traduction]

L'hon. Shafqat Ali (président du Conseil du Trésor, Lib.): Monsieur le président, le projet de loi a la même forme que lors de la période de crédits précédente.

[Français]

Le président: L'article 2 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'article 2 est adopté.)

Le président: L'article 3 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'article 3 est adopté.)

Le président: L'article 4 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'article 4 est adopté.)

Le président: L'article 5 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'article 5 est adopté.)

Le président: L'annexe 1.1 est-elle adoptée?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'annexe 1.1 est adoptée.)

Le président: L'annexe 1.2 est-elle adoptée?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'annexe 1.2 est adoptée.)

[Traduction]

Le président: L'annexe 1.3 est-elle adoptée?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'annexe 1.3 est adoptée.)

Le président: L'annexe 1.4 est-elle adoptée?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'annexe 1.4 est adoptée.)

Le président: L'annexe 1.5 est-elle adoptée?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'annexe 1.5 est adoptée.)

Le président: L'annexe 1.6 est-elle adoptée?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'annexe 1.6 est adoptée.)

Le président: L'annexe 1.7 est-elle adoptée?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'annexe 1.7 est adoptée.)

Le président: L'annexe 1.8 est-elle adoptée?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'annexe 1.8 est adoptée.)

Le président: L'annexe 1.9 est-elle adoptée?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'annexe 1.9 est adoptée.)

[Français]

Le président: L'annexe 2 est-elle adoptée?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'annexe 2 est adoptée.)

Le président: L'article 1, le titre abrégé, est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'article 1 est adopté.)

Le président: Le préambule est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(Le préambule est adopté.)

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(Le titre est adopté.)

Le président: Le projet de loi est-il adopté?

Recours au Règlement

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(Le projet de loi est adopté.)

[Traduction]

Le président: Dois-je faire rapport du projet de loi?

Des voix: D'accord.

(Rapport est fait du projet de loi.)

L'hon. Shafqat Ali propose que le projet de loi soit agréé.

Le Président: Si un député participant en personne désire que la motion soit adoptée ou adoptée avec dissidence ou si un député d'un parti reconnu participant en personne désire demander un vote par appel nominal, je l'invite à se lever et à l'indiquer à la présidence.

Des voix: Avec dissidence.

(La motion est adoptée.)

[Français]

L'hon. Shafqat Ali propose que le projet de loi soit lu pour la troisième fois et adopté.

• (1815)

[Traduction]

Le Président: Si un député participant en personne désire que la motion soit adoptée ou adoptée avec dissidence ou si un député d'un parti reconnu participant en personne désire demander un vote par appel nominal, je l'invite à se lever et à l'indiquer à la présidence.

Une voix: Avec dissidence.

(La motion est adoptée et le projet de loi, lu pour la troisième fois, est adopté.)

* * *

RECOURS AU RÈGLEMENT

AMENDEMENTS AU PROJET DE LOI C-8

Laila Goodridge (Fort McMurray—Cold Lake, PCC): Monsieur le Président, j'interviens en réponse au recours au Règlement fait hier par le secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes concernant certains amendements apportés par le Comité permanent de la sécurité publique et nationale au projet de loi C-8, qui porte sur la cybersécurité et les télécommunications. Dans son intervention, le secrétaire parlementaire a évoqué trois amendements que le comité avait accepté d'étudier même si le président du comité les avait jugés irrecevables. Les amendements ont par la suite été adoptés.

Tout d'abord, je tiens à rappeler aux députés qu'en appeler des décisions des présidents de comité fait tout simplement partie des pratiques courantes de la Chambre. C'est ce que dit l'article 117 du Règlement, que voici: « Le président d'un comité permanent, spécial ou législatif maintient l'ordre aux réunions du comité... »

Le vice-président adjoint (John Nater): À l'ordre. Je demanderais à la députée de Fort McMurray—Cold Lake de s'arrêter un instant.

Je prierais les députés qui sont encore à la Chambre et qui ne s'intéressent pas à ce recours au Règlement de bien vouloir sortir rapidement afin que nous puissions poursuivre les travaux de la

Chambre. Par respect pour nos collègues qui souhaitent prendre la parole, je demanderais à ceux qui tiennent des conversations parallèles de sortir, pour que nous puissions poursuivre les délibérations.

J'invite la députée à poursuivre son intervention.

Laila Goodridge: Monsieur le Président, je crois qu'il s'agit d'un recours au Règlement très important et je recommanderais à tous d'y prêter attention.

Premièrement, selon l'article 117 du Règlement, « Le président d'un comité permanent, spécial ou législatif maintient l'ordre aux réunions du comité. Il décide de toutes les questions d'ordre, sous réserve d'appel au comité. »

Deuxièmement, la décision d'un président de comité sur la recevabilité d'un amendement n'est pas infaillible. Monsieur le Président, dans une décision rendue le 3 novembre 2025, à la page 3327 des Débats, vous êtes vous-même parvenu à une conclusion différente de celle de la présidente du Comité permanent des finances concernant la nécessité d'une recommandation royale pour un amendement que le comité a apporté au projet de loi C-4. Pour qu'une intervention du Président soit justifiée à l'égard d'un rapport de comité sur un projet de loi, il ne suffit pas que la décision de la présidence du comité ait été infirmée; il faut que le comité, en adoptant l'amendement contesté, ait outrepassé ses pouvoirs.

Le secrétaire parlementaire a renvoyé la présidence à l'article 16.74 de *La procédure et les usages de la Chambre des communes*, quatrième édition, qui prévoit qu'un amendement à un projet de loi est irrecevable « s'il en dépasse la portée et le principe ». Cependant, le secrétaire parlementaire n'a pas fourni d'argument ou de raison pour expliquer en quoi les amendements dépassent, selon lui, la portée du projet de loi. Monsieur le Président, j'estime que cette omission justifie, à elle seule, le rejet de la demande du gouvernement, puisqu'il vous demande d'annuler la décision d'un comité sans véritable justification procédurale. Comme l'écrivent Janse et LeBlanc à l'article 16.96, « L'admissibilité de ces amendements, ainsi que de tout autre amendement apporté par un comité, peut donc faire l'objet d'une contestation sur le plan de la procédure au moment où la Chambre reprend l'étude du projet de loi à l'étape du rapport. »

En effet, comme le Président Milliken l'a mentionné le 14 mars 2008, à la page 4182 des Débats, « les Présidents successifs ont été réticents à intervenir dans les travaux des comités, sauf dans des circonstances fort exceptionnelles ». C'est, en fait, un principe généralement reconnu à la Chambre, mais le secrétaire parlementaire n'a pas démontré en quoi les circonstances invoquées pouvaient être qualifiées d'exceptionnelles. Le même Président a d'ailleurs expliqué, le 27 novembre 2002, à la page 1950 des Débats: « [...] il est aussi vrai que les comités jouissent d'une plus grande latitude dans la conduite de leurs travaux que ce qui se passe à la Chambre. Or, il peut arriver dans des circonstances particulières que la meilleure façon de procéder ne soit pas toujours évidente et, en fin de compte, la décision ultime est laissée à la discrétion du comité lui-même. »

Affaires émanant des députés

Toutefois, si vous deviez ne pas être d'accord avec moi à l'issue de votre examen, monsieur le Président, permettez-moi d'expliquer comment ces amendements des conservateurs s'inscrivent dans la portée du projet de loi. Afin de situer le cadre de l'analyse, rappelons d'abord que la note de bas de page 164, à la page 63 de l'ouvrage de Janse et LeBlanc, définit la portée d'un projet de loi comme étant les « mécanismes par lesquels les principes du projet de loi sont atteints ».

Au paragraphe 28.81 de la 25^e édition de son ouvrage *Parliamentary Practice*, Erskine May approfondit ce concept en précisant ceci:

La portée d'un projet de loi représente les limites raisonnables de ses objectifs collectifs, qui sont eux-mêmes définis par les dispositions et les annexes qui le composent. Dans certains cas, de délicates questions de jugement peuvent se poser. La portée d'un projet de loi, surtout lorsque celui-ci vise plusieurs objectifs, peut aller au-delà de ce qu'en dit le titre long, même s'il est vrai que le titre long peut contribuer à définir la portée d'un projet de loi.

On poursuit ainsi pour expliquer les usages du Royaume-Uni:

L'article 65 du Règlement confère à tout comité chargé d'examiner un projet de loi le pouvoir général de modifier ce dernier comme il le juge opportun (même si cela implique de modifier en conséquence le titre complet du projet de loi), à condition que les amendements soient pertinents par rapport à l'objet du projet de loi, c'est-à-dire qu'ils s'inscrivent dans la portée du projet de loi.

Le projet de loi C-8 est un texte de loi de grande envergure qui aborde divers aspects du monde numérique. Pour les besoins de notre discussion, concentrons-nous sur la partie 1, qui contient des modifications à la Loi sur les télécommunications et prévoit diverses mesures, notamment le pouvoir pour le gouverneur en conseil et le ministre de l'Industrie, respectivement, de prendre des décrets et de donner des directives concernant la sécurité du système de télécommunications du Canada. Les amendements CPC-2, CPC-5 et CPC-15 ont pour effet collectif d'exiger une autorisation judiciaire préalable pour certains de ces décrets, y compris pour les décisions du Cabinet ou du ministre visant à imposer un bâillon aux Canadiens.

• (1820)

J'estime que rien de tout cela ne modifie ni n'élargit la portée du projet de loi C-8. Ces amendements imposent plutôt des conditions au processus décisionnel de l'exécutif, sans pour autant modifier la nature ou la portée des décisions qui pourraient être prises en vertu des pouvoirs proposés dans le projet de loi. Dans une décision rendue le 26 octobre 2006, le Président Milliken a déclaré ce qui suit, à la page 4308 des Débats:

[...] je ne peux conclure qu'un amendement qui prévoit l'appel d'une décision du ministre soit contraire au principe du projet de loi. À mon avis, un tel amendement impose une condition quant à la façon dont les décisions du ministre sont exercées, mais le principe du projet de loi demeure intact.

Un autre précédent porte sur un ancien projet de loi, le projet de loi C-483, qui proposait de transférer le pouvoir décisionnel concernant les sorties avec escorte des meurtriers condamnés, pour le faire passer des directeurs de pénitenciers, qui sont des fonctionnaires de l'exécutif, à la Commission des libérations conditionnelles, un organisme national quasi judiciaire. Le comité de la sécurité publique a renvoyé ce projet de loi à la Chambre avec des amendements qui auraient plutôt prévu que les responsabilités décisionnelles soient partagées entre les directeurs d'établissement et la Commission des libérations conditionnelles.

Monsieur le Président, votre prédécesseur a jugé que les amendements proposés par le comité étaient recevables. Le 2 mai 2014, il a déclaré ce qui suit, à la page 4880 des Débats:

Je ne vois rien dans le projet de loi dans sa version modifiée par le Comité qui altère le but et l'objectif du projet de loi, c'est-à-dire limiter le pouvoir des directeurs de pénitencier d'accorder des permissions de sortir avec escorte et donner à la Commission des libérations conditionnelles du Canada un rôle dans l'octroi de ces permissions.

Dans le cas qui vous est présenté, monsieur le Président, le gouvernement lui-même envisage, dans un autre passage de l'article 2 du projet de loi C-8, plus précisément dans l'article 15.9 proposé de la Loi sur les télécommunications, une disposition prévoyant le contrôle judiciaire des décrets du Cabinet et des ministres. Les modifications apportées au projet de loi C-8, contestées par le secrétaire parlementaire, s'apparentent au précédent de 2006. Il s'agit simplement de créer une condition encadrant l'exercice des pouvoirs décisionnels d'un ministre sans modifier les types de décisions pouvant être prises et, à l'instar du précédent de 2014, de s'adapter simplement aux responsabilités des décideurs qui ont chacun des rôles déjà attribués au sein du régime législatif proposé.

En résumé, le recours au Règlement du secrétaire parlementaire devrait tout simplement être rejeté, car il n'avance aucun motif procédural justifiant que le troisième rapport du comité de la sécurité publique puisse présenter un vice de procédure. Je soutiens par ailleurs que les amendements contestés s'inscrivent tous dans le champ d'application du projet de loi et que leur nature est conforme à celle des amendements apportés par les comités, que vos prédécesseurs ont jugés conformes au champ d'application des projets de loi concernés.

• (1825)

Le vice-président adjoint (John Nater): Je remercie la députée de son intervention. La présidence prendra la question en délibéré.

AFFAIRES ÉMANANT DES DÉPUTÉS

[Français]

LOI SUR LE RESPECT DÛ AUX FAMILLES DES PERSONNES ASSASSINÉES

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 28 novembre 2025, de la motion portant que le projet de loi C-235, Loi modifiant le Code criminel (prolongation du délai préalable à la libération conditionnelle), soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

Rhéal Éloi Fortin (Rivière-du-Nord, BQ): Monsieur le Président, le projet de loi C-235 est un peu étonnant. La Cour suprême du Canada nous a dit, il y a quelques années à peine, que de garder les gens en prison pendant 40 ans était anticonstitutionnel. Le premier ministre Stephen Harper s'est fait dire ça et, aujourd'hui, on revient avec un projet de loi qui est à peu près au même sujet. Je ne sais pas quoi en dire. J'ai peur que nous perdions notre temps.

À tout événement, au Bloc québécois, nous croyons en la réhabilitation. Nous ne croyons pas que tout le monde sera réhabilité et nous ne croyons pas que c'est automatique, mais nous croyons qu'il faut investir dans la réhabilitation. Nous croyons que, quand quelqu'un commet un crime, aussi grave soit-il, on doit au moins tenter de le réhabiliter avant de le retourner dans la société. Le garder en prison pendant 40 ans et le relâcher après ne servira pas davantage les intérêts de la justice ni la sécurité des citoyens. Il faut investir dans des systèmes de réhabilitation plutôt que d'investir dans des murs de prison.

Au Bloc québécois, nous croyons également dans un système judiciaire efficace, qui n'est pas encombré par une administration de la justice qui piétine et qui rendra des décisions et des jugements qui, éventuellement, seront annulés par la Cour suprême. La Cour suprême n'est pas la Cour des petites créances. Dans l'affaire Bissonnette, ça a été essayé, on s'en souviendra, et la Cour suprême a jugé les peines de prison cumulatives de plus de 40 ans comme n'ayant pas de sens, comme étant anticonstitutionnelles. Remarquons que quand quelqu'un est condamné à la prison à perpétuité, il est condamné. Quand cette personne sera remise en liberté conditionnelle, il y aura des conditions, par définition, et elle ne sera pas en totale liberté. Si les conditions ne sont pas respectées, cette personne retournera derrière les barreaux de la prison. Ce que la Cour suprême nous a dit, c'est qu'après 25 ans, nous pouvons examiner une demande de libération conditionnelle. Où s'en vont nos collègues conservateurs avec un retour à l'ère Harper, je ne le sais pas, mais j'ai envie de dire que nous perdons un peu notre temps.

Nous croyons en la réhabilitation, nous croyons dans un système judiciaire efficace et nous croyons aussi en l'autorité de la Cour suprême. On ne peut pas continuellement redemander à la Cour suprême de répéter les mêmes affaires, ça n'a pas de sens. De plus, c'est un manque de respect envers l'autorité de la Cour suprême. Je pense que nous devons prendre acte de ces décisions-là et nous gouverner en conséquence. J'invite nos collègues conservateurs à bien relire ces décisions et à nous aider à avancer de façon plus efficace.

Nous croyons aussi en l'utilisation efficace des infrastructures de la Chambre des communes. Nous avons bon nombre de projets de loi à adopter. Je siège au comité de la justice déjà depuis quelques années, pour ne pas dire plusieurs, et nous n'arrivons jamais à épuiser la totalité des dossiers que nous devons examiner. Nous travaillons présentement sur le projet de loi C-16, il y a d'autres projets de loi prévus qui s'en viennent et il y a une étude à faire sur le processus de nomination des juges. Nous allons être encombrés et c'est certain que nous n'aurons pas tout vu d'ici la fin de la législature. Que ferons-nous à propos du projet de loi C-235? Nous allons consacrer je ne sais combien de séances, peut-être deux, trois, cinq ou même dix, à étudier la façon dont nous pourrions bien faire adopter ce projet de loi. Nous savons d'avance que la Cour suprême nous a dit il n'y a pas longtemps qu'une telle mesure était anticonstitutionnelle. C'est donc encore une fois une mauvaise utilisation des ressources de la Chambre des communes, c'est une mauvaise utilisation de notre système judiciaire, c'est irrespectueux envers l'autorité de la Cour suprême et c'est contraire à l'intérêt de la société, qui bénéficierait grandement d'une réhabilitation efficace des gens qui ont commis des crimes.

C'est court, mais cela résume ma pensée. Mes collègues auront compris que nous voterons contre le projet de loi C-235. Je sais que mes collègues conservateurs travaillent fort. Je vois leur travail au comité de la justice. Je ne suis pas toujours d'accord avec eux, mais parfois je le suis. Malheureusement, plus récemment, j'ai été souvent en désaccord avec eux. Par contre, je ne peux pas nier que ces gens travaillent fort. Je les invite à consacrer ces efforts à faire avancer les dossiers importants. Il y a tellement de choses dans le Code criminel qui mériteraient d'être revues.

• (1830)

De grâce, prenons acte de la situation, prenons acte des décisions de la Cour suprême et allons de l'avant. Travaillons sur ce qui mé-

Affaires émanant des députés

rite d'être travaillé et sur ce qui peut être changé, plutôt que de piétiner inutilement.

[Traduction]

Larry Brock (Brantford—Brant-Sud—Six Nations, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour appuyer fermement ce projet de loi, le projet de loi C-235, qui a été présenté par mon collègue le député de Cowichan—Malahat—Langford. Ce projet de loi repose sur un principe très simple, mais trop souvent négligé dans notre système judiciaire: le respect des victimes et de leurs familles.

Pour beaucoup trop de Canadiens, la justice ne s'arrête pas au prononcé de la peine. Pour les familles des victimes qui ont enduré l'inimaginable — un enlèvement, une agression sexuelle et le meurtre d'un être cher —, le traumatisme ne s'estompe pas avec le temps. Dans bien des cas, un système qui les contraint à revivre chaque jour leur pire cauchemar le fait resurgir continuellement dans leur vie. Selon la loi actuelle, les délinquants reconnus coupables de meurtre au premier degré sont admissibles à une libération conditionnelle après 25 ans.

Qu'est-ce que cela signifie en pratique? Cela signifie qu'au bout de 25 ans, les familles sont à nouveau aspirées dans le système, souvent à un rythme bisannuel, pour assister à des audiences de libération conditionnelle, des audiences auxquelles elles se sentent obligées d'assister, pour lesquelles elles doivent préparer des déclarations, où elles doivent à nouveau faire face à la personne responsable de la destruction de leur famille.

Nous savons que, dans les cas les plus odieux, la libération conditionnelle n'est presque jamais accordée. Il ne s'agit pas de personnes qui seront, de façon réaliste, remises en liberté. Nous parlons d'individus comme Paul Bernardo ou Clifford Olson, qui ont utilisé ces audiences non pas comme un pas vers la réadaptation, mais comme une occasion de reprendre le contrôle, de traumatiser à nouveau les familles et de les forcer à revivre des actes innombrables. Voilà la réalité. C'est pourquoi le projet de loi C-235 est important.

Le projet de loi propose une réforme ciblée, raisonnable et proportionnelle. Il permettrait aux juges, après considération de l'avis d'un jury, de faire passer de 25 ans à 40 ans la période d'admissibilité à la libération conditionnelle. Cette mesure ne s'appliquerait pas dans tous les cas ni de façon générale, mais seulement dans les circonstances les plus graves, lorsque trois éléments sont réunis: l'enlèvement, l'agression sexuelle et le meurtre de la même personne, au vu des mêmes faits.

Il ne s'agit pas de crimes ordinaires. Il s'agit des délits les plus pervers, prémédités et dévastateurs qu'on puisse imaginer, et les Canadiens le comprennent. Les familles le comprennent. Elles comprennent que, quand quelqu'un commet ces trois actes contre une seule victime, le préjudice n'est pas seulement irréparable. Il est durable. Il s'étend sur plusieurs générations et est souvent permanent. Ainsi, quand il est question d'allonger la période d'inadmissibilité à la libération conditionnelle, il ne s'agit pas d'infliger une punition pour le simple plaisir de punir. Il s'agit de s'assurer que la personne réponde de ses actes.

Affaires émanant des députés

Autre élément tout aussi important, c'est une question de paix: la paix pour les familles qui ne devraient pas avoir à organiser leur vie en fonction d'audiences de libération conditionnelle tous les deux ans, la paix pour les parents qui ne devraient pas avoir à revivre la perte de leur enfant tous les deux ans, et la paix pour les proches qui ne devraient pas être contraints d'entendre encore et encore les détails des crimes qui ont fait voler leur monde en éclats.

Le projet de loi C-235 permet d'établir un juste équilibre. Il n'imposerait pas de prolongation obligatoire. Il ne supprimerait pas le pouvoir discrétionnaire des juges. Au contraire, il donnerait aux juges le pouvoir, après qu'ils aient pris en considération la personnalité du délinquant, la nature du crime et, surtout, la recommandation du jury, de déterminer s'il est justifié d'allonger la période d'inadmissibilité à la libération conditionnelle. Il s'agit d'une approche prudente et mesurée. Elle respecte le rôle des tribunaux et, surtout, elle respecte la Charte. Elle respecte la voix des Canadiens qui, par l'intermédiaire du système de jury, souhaitent peut-être contribuer au processus judiciaire dans ces affaires parmi les plus graves.

Il ne s'agit pas d'une mesure extrême. Il s'agit d'une mesure équitable envers les victimes, équitable envers les familles et équitable envers un public qui s'attend à ce que notre système de justice tienne compte de la gravité des crimes commis. Nous avons entendu des familles de victimes de partout au pays. Nous avons entendu leurs frustrations, leur épuisement et leur douleur. Elles parlent d'un système qui les enferme dans un cycle sans fin, où juste au moment où elles s'apprentent à rebâtir leur vie, elles sont replongées dans un processus rouvrant des plaies n'ayant jamais complètement cicatrisé. Elles parlent des conséquences émotionnelles, du fardeau financier, de l'anxiété, de la peur et de l'incapacité à tourner la page.

● (1835)

Le projet de loi C-235 répond directement à toutes ces préoccupations. Il reconnaît que la justice ne vise pas que les délinquants. Il faut tenir compte des répercussions à long terme pour les survivants. Le projet de loi franchit un pas important pour réduire ce fardeau. On sait aussi que sa portée est limitée. Moins de 10 cas par année répondraient au critère. Ces individus purgent déjà des peines d'emprisonnement à perpétuité et, dans la plupart des cas, ils ne seront jamais libérés. Les répercussions financières pour le Service correctionnel du Canada seraient minimales, mais les conséquences pour les familles et les victimes seraient considérables.

Ce changement législatif est petit, mais il aurait une incidence profonde sur l'expérience vécue. Il va dans le sens du principe que les conservateurs ont toujours défendu: faire répondre les délinquants de leurs actes et faire preuve de compassion et de respect envers les victimes. Nous croyons que, lorsque les crimes atteignent un tel niveau de brutalité, le système de justice doit réagir en conséquence. Nous croyons que protéger les victimes contre des préjudices supplémentaires n'est pas qu'une option, c'est une nécessité. Nous croyons que toutes les mesures que nous pouvons prendre pour nous assurer que les auteurs de ces crimes odieux répondent de leurs actes sont un pas dans la bonne direction.

Partout au pays, des affaires ont bouleversé des communautés et dévasté des familles. Elles nous rappellent, encore et encore, pourquoi cette mesure législative est si importante. Dans ces affaires, la brutalité du crime dépasse l'entendement. En plus d'être endeuillées, les familles doivent évoluer dans un système qui semble privilégier la procédure au détriment de l'humanité. Si chaque cas est unique, le même schéma se répète: une perte inimaginable sui-

vie d'années, voire de décennies, de confrontations forcées avec le criminel responsable.

Le projet de loi C-235 offre une voie différente, une voie qui respecte l'application régulière de la loi et le pouvoir discrétionnaire des juges, mais qui reflète mieux la réalité des familles des victimes. Je tiens également à souligner que cette idée n'est pas nouvelle. Des versions précédentes du projet de loi ont reçu un fort appui par le passé. D'ailleurs, au cours d'une législature précédente, des députés du Parti libéral ont appuyé le projet de loi. Cette question ne devrait pas être partisane. Il s'agit de faire ce qui est juste, d'écouter les victimes et d'apporter une amélioration ciblée et réfléchie au système de justice.

La question au cœur du projet loi C-235 est simple. Quand une personne commet la combinaison la plus effroyable de crimes — enlèvement, agression sexuelle et meurtre —, les familles doivent-elles être contraintes de revivre ce traumatisme tous les deux ans après que le criminel a purgé 25 ans de sa peine? Ou bien pouvons-nous, en tant que législateurs, prendre une mesure réfléchie pour leur apporter un peu de paix?

Je crois que la réponse va de soi et que les Canadiens s'attendent à ce que nous intervenions. Défendons les intérêts des victimes et des familles et adoptons le projet de loi C-235.

● (1840)

James Bezan (Selkirk—Interlake—Eastman, PCC): Monsieur le Président, je remercie le député de Cowichan—Malahat—Langford d'avoir présenté le projet de loi C-235, Loi sur le respect dû aux familles des personnes assassinées et brutalisées, qui modifierait le Code criminel.

Ce projet de loi vise à donner la priorité aux droits des victimes. Pour ce faire, il modifierait le Code criminel afin, comme l'a déjà très bien expliqué le ministre du cabinet fantôme pour la justice, le député de Brantford—Brant-Sud—Six Nations, de prolonger à une durée allant de 25 à 40 ans le délai préalable à la libération conditionnelle qu'un jury peut recommander à un juge pour les personnes reconnues coupables des crimes les plus odieux. Un pouvoir discrétionnaire serait accordé au juge, qui pourrait également tenir compte du caractère du délinquant, de la nature du crime et de la recommandation du jury pour imposer, au moment de la détermination de la peine, ce délai de 25 à 40 ans préalable à la libération conditionnelle.

Il est important de préciser que ce projet de loi ne vise pas à alourdir les peines infligées à ces meurtriers sadiques. Il est question ici des individus les plus dépravés de la société. On parle de ceux qui enlèvent, violent et tuent les personnes les plus vulnérables, comme des enfants, des femmes et, souvent, des personnes âgées. Ce projet de loi vise précisément ceux qui commettent certains des actes les plus odieux.

Ce projet de loi vise à épargner à la famille des victimes la souffrance que représente la participation à ces audiences de libération conditionnelle à la fois inutiles et traumatisantes. Il faut garder à l'esprit qu'une personne purgeant une peine de prison à perpétuité avec possibilité de libération conditionnelle après 25 ans peut commencer à demander sa libération conditionnelle dès la 23^e année. Souvent, ces individus, qui ont été incarcérés pour avoir commis les actes les plus ignobles d'enlèvement, d'agression sexuelle et de meurtre, utilisent cette procédure pour assouvir leur dépravation en faisant venir les familles pour les voir en personne et leur faire revivre le traumatisme des crimes commis. Le projet de loi donnerait au jury et aux juges le pouvoir de prendre la décision, telle que définie par la Charte et respectée en vertu du régime de la common law, de déterminer s'il convient d'imposer une période d'inadmissibilité à la libération conditionnelle allant de 25 à 40 ans.

J'avais initialement rédigé ce projet de loi en 2013 et je l'ai présenté sous le numéro C-478 lors de la 41^e législature. Plus tard dans l'année 2013, j'ai été promu au poste de secrétaire parlementaire, ce qui m'a empêché de faire progresser ce projet de loi. Il a été abandonné, puis repris par l'un de nos anciens collègues, Colin Mayes, ancien député de la Colombie-Britannique, sous la désignation de projet de loi C-587. Il a été adopté à l'étape de la deuxième lecture le 24 septembre 2014, avec l'appui des libéraux, des néo-démocrates et de certains députés indépendants, ainsi que des conservateurs.

En 2016, après les élections, j'ai présenté de nouveau ce projet de loi sous le numéro C-266, et il a été adopté en deuxième lecture le 16 mai 2019. Je répète que cette mesure était appuyée par les conservateurs et les libéraux. Le projet de loi a été approuvé par le comité en 2019, mais évidemment, nous avons eu d'autres élections en 2019, alors il est mort au Feuilleton.

En 2021, le projet de loi a été déposé de nouveau sous le numéro C-267 par le député de Stormont—Dundas—Glengarry, et il a été présenté simultanément au Sénat sous le numéro S-224 par Pierre-Hugues Boisvenu, qui était alors sénateur.

Lors de la 44^e législature, en 2022, j'ai redéposé la mesure, cette fois en tant que projet de loi C-296, mais il se trouvait très loin dans l'ordre de priorité au Feuilleton et, bien sûr, il n'a jamais franchi les étapes. Dans la présente législature, au premier tirage, je suis heureux de voir que mon collègue de Cowichan—Malahat—Langford a repris le projet de loi et qu'il le fait progresser, fort des expériences très personnelles vécues par des gens de sa circonscription qui ont été touchés.

• (1845)

Je veux expliquer ce qui m'a poussé à faire cela. En 2009 et 2010, nous avons entendu parler de l'enlèvement, du viol et du meurtre atroces de Tori Stafford. En 2010, Terri-Lynne McClintic a été arrêtée et traduite en justice. Puis Michael Rafferty, son complice dans cet acte horrible et répugnant, a été condamné en 2012.

À cette époque, alors que nous avons tous le cœur brisé en écoutant cette histoire diffusée sur les ondes, Clifford Olson mourait d'un cancer en prison. J'ai entendu Sharon Rosenfeldt parler à la radio de l'incidence qu'avait eu sur leur vie ce meurtrier, qui avait tué plusieurs enfants. Alors qu'il se préparait pour ses audiences de libération conditionnelle, il envoyait des lettres aux familles des victimes et décrivait en détail comment il avait torturé, violé et tué leurs enfants.

Affaires émanant des députés

C'est à cause de ce comportement sadique, des tourments infligés aux familles et de l'utilisation des audiences de libération conditionnelle pour assouvir son appétit malsain qu'il est apparu clairement que nous devons agir pour protéger les familles. Je savais parfaitement que Michael Rafferty et Terry-Lynne McClintic seraient tous deux admissibles à une libération conditionnelle vers 2033, puisqu'ils ont tué Tori Stafford.

Je pense que tous les Canadiens jugeraient inacceptable que des familles doivent revivre cette saga interminable d'audiences devant la Commission des libérations conditionnelles tous les deux ans, et que ces monstres qui leur ont enlevé un être cher pour tuer avec sadisme aient la possibilité de traumatiser à nouveau ces familles.

Il y a eu plusieurs débats juridiques à propos de l'allongement de la période d'inadmissibilité à la libération conditionnelle, des peines consécutives et d'autres questions similaires. Je peux dire que ce projet de loi s'inspire du projet de loi C-48 de la 40^e législature, Loi protégeant les Canadiens en mettant fin aux peines à rabais en cas de meurtres multiples, ainsi que du projet de loi S-6 de la 40^e législature, qui prévoyait également un temps d'épreuve pour l'admissibilité à la libération conditionnelle laissé à la discrétion des tribunaux, et qui est conforme à la Charte.

Je voudrais lire certaines des déclarations que nous avons entendues au fil des ans.

Susan Ashley, dont la sœur Linda Bright a été tuée en 1978 par Donald Armstrong, a déclaré dans le passé, à propos des audiences de la Commission des libérations conditionnelles: « Mon cœur se brise à l'idée de devoir revivre cela encore une fois. Mon cœur se brise à l'idée de voir ma mère et mon père être obligés de creuser au plus profond de leur être, où ils avaient enfoui leur chagrin, afin de ressasser ces souvenirs et cette douleur. »

Elle a accordé une entrevue au *London Free Press* en 2012. Elle a déclaré, en parlant de Donald Armstrong: « On ne peut pas le réhabiliter. Remettre cet homme en liberté, c'est un danger public pour toute femme qu'il pourra côtoyer. Ma famille et moi ne voulons vraiment pas qu'il fasse des victimes comme nous dans une autre famille. Devoir endurer, c'est quelque chose de terrible. C'est une vie de douleur et de souffrance. »

Margaret, la mère de Linda Bright, a dit ceci dans sa déclaration de la victime: « C'est injuste. Nous ne devrions pas être obligés de revivre cette tragédie. Si je dois me rappeler ma fille, j'aimerais que ce soit quand elle était gamine. Ne me faites pas revivre ces horribles moments de 1978 [...] Laissez-moi vous dire que c'est la chose la plus difficile que j'ai dû faire au cours des 20 dernières années. »

Après avoir assisté à plusieurs audiences de libération conditionnelle à propos de Clifford Olsen, en 1997, en 2006 et en 2010, quand la disposition de la dernière chance pouvait encore être invoquée, le mari de Sharon Rosenfeldt, Gary Rosenfeldt, qui était le beau-père de Daryn Johnsrude, a déclaré publiquement: « Le plus épouvantable [...] c'est que ce n'est que le début. Ma famille et moi devrions revivre cette épreuve très éprouvante tous les deux ans, tant qu'Olsen sera en vie. »

Affaires émanant des députés

Darlene Prioriello a été enlevée, violée, mutilée et tuée par David James Dobson en 1982. La sœur de Mme Prioriello, Terri, a déclaré ceci au sujet de son expérience des audiences inutiles, répétitives et douloureuses de la Commission des libérations conditionnelles: « Les familles subissent déjà une épreuve. Elles ne devraient pas être obligées de revivre cette épreuve tous les deux ans. Aucun être humain ne devrait avoir à faire face, ne serait-ce qu'une fois, à l'assassin d'un être qui lui était cher. Personne ne devrait avoir à se remémorer comment ce décès tragique a changé le cours de sa vie. Personne ne devrait être obligé de lire ce que l'assassin a fait à l'être cher. Alors encore moins deux fois. » Dans le *Toronto Star*, parlant de la lecture, par sa mère, de sa déclaration de la victime, elle a déclaré: « Je l'ai écoutée la lire, et c'était comme si elle enterrait Dolly à nouveau. C'était tellement bouleversant pour maman. Elle a pleuré. Les familles ne devraient pas avoir à revivre tout cela. »

Yvonne Harvey, du regroupement Canadian Parents of Murdered Children, a déclaré: « Je n'ai pas eu moi-même à affronter l'épreuve d'une audience de libération conditionnelle, mais j'ai parlé à beaucoup de gens qui ont dû le faire. Je suis persuadée que le projet de loi, dont l'objectif premier est d'éviter aux familles des victimes d'avoir à assister inutilement à des audiences de libération conditionnelle, sera très bien reçu. »

● (1850)

Je demande à tous les députés de permettre le renvoi de ce projet de loi au comité afin que nous puissions mettre un terme à la victimisation à répétition des familles par ces monstres qui ont été condamnés et qui ne seront jamais admissibles à la libération conditionnelle.

Le vice-président adjoint (John Nater): J'invite le député de Cowichan—Malahat—Langford à exercer son droit de réplique.

Jeff Kibble (Cowichan—Malahat—Langford, PCC): Monsieur le Président, c'est avec une grande fierté que j'interviens à la Chambre pour représenter les habitants de Cowichan—Malahat—Langford, sur l'île de Vancouver. En tant que député, je continue d'être à leur écoute et de faire entendre leur voix ici, à Ottawa.

Parmi les problèmes dont on me parle le plus souvent, il y a les effets de la criminalité dans notre région. Les gens qui m'en parlent se préoccupent avant tout du coût de la vie et du besoin d'élever leurs enfants dans un environnement sûr. Les gens me parlent régulièrement de justice pour les victimes ainsi que de compassion et de soutien pour les personnes frappées par la criminalité. Parmi les solutions que je propose à cet égard, il y a mon projet de loi d'initiative parlementaire, le C-235, Loi sur le respect dû aux familles des personnes assassinées.

Ce projet de loi vise principalement à ce qu'on rende justice aux victimes tout en faisant preuve de compassion envers les familles des victimes des crimes les plus odieux, notamment ceux qui impliquent à la fois l'enlèvement, l'agression sexuelle et le meurtre d'une même personne. C'est essentiellement ce qui est arrivé à Kimberly Proctor, originaire de Langford, sur l'île de Vancouver, une localité que je représente. Mme Proctor a été enlevée, violée et tuée de façon horrible en 2010. J'adresse mes plus sincères condoléances à sa famille, dont je sais qu'elle nous regarde aujourd'hui.

Je tiens également à exprimer ma sincère gratitude à tous mes collègues qui ont appuyé mon projet de loi d'initiative parlementaire et qui ont pris la parole à son sujet, notamment le député de Brantford—Brant-Sud—Six Nations, ainsi qu'au député de Sel-

kirk—Interlake—Eastman, qui a présenté la première version de ce projet de loi d'initiative parlementaire, il y a plus de 10 ans.

Le point essentiel sur lequel je souhaite m'attarder aujourd'hui, et j'invite tous les députés à le prendre en considération, c'est que le projet de loi vise à ce qu'on rende justice aux victimes tout en faisant preuve de compassion envers leurs familles et leurs proches. En donnant aux juges la possibilité de prononcer une période d'inadmissibilité à la libération conditionnelle qui pourrait aller jusqu'à 40 ans, le projet de loi, qui serait conforme à la Charte, comme nous l'avons entendu, épargnerait aux familles et aux proches des victimes le traumatisme renouvelé qu'impliquent les audiences de libération conditionnelle inutiles, qui sont susceptibles de se répéter aux 2 ans.

Des familles m'ont raconté personnellement le calvaire que représentent les déclarations des victimes et l'interminable procédure d'audience de libération conditionnelle. Les notifications qui précèdent ces audiences sont dévastatrices. Ce qui est troublant, est c'est bien établi, c'est que certains criminels prennent un malin plaisir à décrire les détails odieux de leurs crimes dans le seul but de victimiser à nouveau les familles.

Les audiences de libération conditionnelle peuvent parfois avoir lieu dès 15 ans après le prononcé de la peine, en fonction du temps déjà purgé et des facteurs permettant une libération anticipée. À l'heure actuelle, dans ces affaires, seule la partie relative au meurtre est prise en compte lors de la détermination de la peine, sachant que les autres crimes n'ont aucune incidence sur la période maximale d'inadmissibilité à la libération conditionnelle, fixée à 25 ans, ce qui prive la victime, sa famille et ses proches de toute justice pour l'enlèvement et l'agression sexuelle commis lors de ces crimes odieux.

Un autre point important à noter est que les auteurs de ces crimes particulièrement odieux n'obtiendront probablement jamais de libération conditionnelle. Je n'ai pu trouver aucun cas de ce type. Il s'agit de criminels dont nous savons qu'ils n'ont aucune chance de réadaptation, mais cela n'empêche pas les familles, bien sûr, de se sentir obligées de présenter des déclarations de la victime et d'assister aux audiences de libération conditionnelle, car c'est la seule façon pour elles de donner une voix à ceux qui ne peuvent plus s'exprimer, à leurs proches, aux victimes réduites à jamais au silence qui ne peuvent plus se défendre elles-mêmes.

Dans le cadre du débat, nous avons discuté de quelques suggestions d'améliorations mineures, comme la mise en place d'un mécanisme d'appel plus rigoureux, une idée que nous pourrions étudier en comité et potentiellement élaborer sous forme d'amendement en collaboration avec un conseiller législatif. Nous avons également proposé de veiller à ce que le projet de loi ne soit pas rétroactif. Je peux toutefois confirmer que les nouvelles lois en matière de détermination de la peine ne sont jamais rétroactives. Il y a aussi eu des suggestions pour faire en sorte que les juges fournissent des motifs clairs et exceptionnels pour justifier de telles peines. Encore une fois, je suis prêt à réexaminer et à renforcer les exigences judiciaires pour justifier l'imposition d'une peine.

J'aimerais conclure le débat de deuxième lecture de ce projet de loi par quelques rappels. Premièrement, je tiens à rappeler à tous les députés que ce projet de loi, qui a déjà été examiné au comité, a reçu un vaste appui de tous les partis et devait être renvoyé à la Chambre avant la prorogation du Parlement en 2021. Deuxièmement, si cela est nécessaire, je suis prêt à envisager et à apporter les amendements nécessaires en comité pour améliorer le projet de loi, y compris ceux dont j'ai parlé ici aujourd'hui. Enfin, ceci est à mon avis le point le plus important: je demande à tous les députés d'appuyer mon projet de loi au nom des familles qui m'ont fait part du stress, de la pression et des effets dévastateurs qu'ont les audiences de libération conditionnelle et le fait d'être victimisé de nouveau par les criminels les plus abominables.

C'est pourquoi j'invite les députés de tous les partis à se joindre à moi et à apporter un large soutien au projet de loi C-235 en votant « oui » demain et en le renvoyant au comité de la justice. Plus important encore, je les invite à montrer aux Canadiens que nous les avons écoutés.

Ce projet de loi vise à rendre justice aux victimes. Il vise à épargner aux proches le processus d'audience de libération conditionnelle qui les oblige à revivre sans cesse le pire moment de leur vie. En soutenant ce projet de loi, nous pouvons montrer aux Canadiens que nous sommes prêts à nous tenir aux côtés des familles et des proches des victimes, tout en respectant la mémoire des personnes qu'ils ont perdues.

• (1855)

Le vice-président adjoint (John Nater): Le vote porte sur la motion.

Si un député participant en personne désire que la motion soit adoptée ou adoptée avec dissidence ou si un député d'un parti reconnu participant en personne désire demander un vote par appel nominal, je l'invite à se lever et à l'indiquer à la présidence.

Jeff Kibble: Monsieur le Président, je demande l'adoption de ce projet de loi avec dissidence.

Le vice-président adjoint (John Nater): D'accord?

Des voix: D'accord.

Le vice-président adjoint (John Nater): Je déclare donc la motion adoptée avec dissidence. Par conséquent, le projet de loi est renvoyé au Comité permanent de la justice et des droits de la personne.

(La motion est adoptée et le projet de loi, lu pour la deuxième fois, est renvoyé à un comité.)

MOTION D'AJOURNEMENT

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office conformément à l'article 38 du Règlement.

[Traduction]

L'EMPLOI

Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC): Monsieur le Président, les dernières données montrent que l'emploi chute: 108 000 emplois à temps plein ont été perdus en un mois et 47 000 emplois pour les jeunes, soit près de 50 000, ont été supprimés au cours de la même période. Sous l'actuel premier ministre, nous perdons des emplois à un rythme jamais vu depuis une génération, et c'est littéralement vrai. En dehors de la période de la

Motion d'ajournement

COVID, la dernière fois que nous avons connu une baisse des emplois en un mois comparable à celle-ci remonte à la grande récession. Le premier ministre est en fonction depuis maintenant un an, et le gouvernement libéral est au pouvoir depuis bien plus de 10 ans. Nous entendons sans cesse ces promesses sur l'amélioration imminente de la situation, alors que les chiffres de l'emploi sont en chute.

Dans certains reportages consacrés à ces terribles chiffres sur l'emploi, on a souligné à quel point il était apparemment surprenant que plus de 100 000 emplois à temps plein aient disparu en un mois. Je peux dire aux députés que, moi, je n'ai pas été surpris, car en tant que ministre du cabinet fantôme responsable de l'emploi au sein de notre caucus depuis un an, je m'entretiens avec des jeunes, des employeurs, des établissements de formation et d'autres organismes. Je peux donc affirmer que les gens s'inquiètent profondément et constamment de la situation de l'emploi et des politiques gouvernementales qui s'y rapportent. Certains ont peut-être été surpris par la disparition de plus de 100 000 emplois à temps plein le mois dernier, mais pas moi ni, je crois, bien des gens qui discutent avec des Canadiens et qui suivent de près ce dossier.

Les députés d'en face ont invoqué une multitude d'excuses pour justifier les terribles chiffres sur l'emploi. Le ministre de l'Intelligence artificielle a dit que c'était à cause de la guerre en Iran. C'est peut-être un outil d'IA qui lui a donné cette réponse, mais le fait est que ces chiffres font état d'une période qui précédait le début de la guerre en Iran. Même si on fait abstraction de l'absurdité de cette hypothèse, c'est chronologiquement impossible. Un autre ministre a déclaré que la guerre commerciale est responsable de ces chiffres, alors que nous avons le deuxième taux de chômage le plus élevé du G7. Le premier ministre avait promis de conclure un accord l'été dernier, mais il n'a pas tenu sa promesse. En outre, le Canada connaît une crise du chômage plus grave que de nombreux autres pays, et elle est particulièrement grave chez les jeunes.

Divers ministres ont invoqué toutes sortes d'excuses. Le premier ministre a même déclaré que les chiffres n'étaient pas si mauvais. Il a suggéré de comparer nos résultats à ceux des États-Unis. Bon, d'accord, leur taux de chômage est de 4,4 %, et le nôtre est supérieur de plus de deux points de pourcentage, ce qui signifie que le chômage est nettement plus élevé au Canada.

Ce qu'il faut surtout retenir de notre engagement dans le dossier de l'emploi, c'est que l'automne dernier, les conservateurs ont présenté le plan conservateur pour l'emploi chez les jeunes, avec des politiques spécifiques pour libérer l'économie, réparer l'immigration, réformer la formation et bâtir des logements là où se trouvent les emplois. Ce plan soulignait la nécessité d'une économie plus forte, expliquait comment les échecs passés de la politique relative à l'immigration ont intensifié la concurrence pour les emplois de débutants, mettait en évidence les décalages du système de formation qu'il faut corriger, et indiquait que nous devons soutenir la mobilité de la main-d'œuvre afin d'aider les gens à saisir des occasions dans les régions où le taux de chômage est peu élevé. Nous avons proposé ces solutions constructives, mais les libéraux n'ont pas voulu les adopter. En fait, à bien des égards, ils font exactement le contraire.

Compte tenu des ratés catastrophiques des libéraux dans ce dossier, pourquoi refusent-ils d'adopter les idées constructives que nous avons proposées?

Motion d'ajournement

• (1900)

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, je tiens à souligner que, dans son discours de près de quatre minutes, le député de Sherwood Park—Fort Saskatchewan a à peine parlé des répercussions de la guerre commerciale sur la situation économique du Canada. À vrai dire, il s'est avéré fort sarcastique sur la situation difficile imposée au Canada et aux Canadiens ces 14 derniers mois en raison d'une guerre commerciale très grave qui continue de bouleverser les industries et la main-d'œuvre de bien des façons qu'il était impossible de prévoir il y a un an ou un an et demi.

Je tiens à lui faire part de certaines réflexions qui, selon moi, méritent d'être prises en compte quand on évalue la position actuelle de l'économie canadienne. Le Canada est en voie d'afficher la deuxième plus forte croissance parmi les pays du G7. Notre pays se classe au deuxième rang mondial pour ce qui est de la confiance dans les investissements directs étrangers. D'ailleurs, les investissements directs étrangers au Canada n'ont jamais été aussi élevés en 18 ans. La revue *The Economist* a classé le Canada au deuxième rang des pays du G20 où faire des affaires au cours des cinq prochaines années.

Je souligne ces points, car ils témoignent d'un plan ambitieux, d'un plan rigoureux, d'un plan qui apporte des changements profonds et qui aide l'économie et la main-d'œuvre canadiennes à traverser une période de grande transition que nous n'avons pas choisie, mais que nous allons surmonter avec brio.

Je tiens à assurer à mon collègue d'en face que le plan que nous avons présenté dans le budget de 2025, qui constitue notre plan gouvernemental en matière d'économie et d'emploi, mise beaucoup sur le soutien à l'emploi, la formation professionnelle et les partenariats entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux qui contribueront à créer des emplois et à assurer la prospérité partout au Canada. Ces mesures permettront non seulement aux travailleurs et à leur famille de prospérer, mais elles permettront également au Canada de bâtir l'économie la plus forte du G7.

Ce n'est un secret pour personne que ces droits de douane ont durablement frappé l'économie du pays, et nous savons que le marché du travail de certaines régions et de certains secteurs subit des pressions considérables. L'acier et le bois d'œuvre sont deux des secteurs les plus touchés; nous devons donc unir nos forces à l'échelle nationale pour faire face à bon nombre de ces pressions.

Les ententes relatives au marché du travail sont tout simplement ce que nous avons de plus efficace à notre disposition pour aider les travailleurs à trouver un nouvel emploi et à saisir de nouvelles occasions. Grâce à ces ententes, les provinces et les territoires offrent des mesures de formation et de soutien à l'emploi souples et adaptées aux besoins locaux, garantissant ainsi que les services répondent aux besoins particuliers des marchés du travail. Chaque année, ces ententes touchent environ 800 000 Canadiens qui, grâce à elles, obtiennent des services d'emploi, de développement des compétences et de formation. Tout cela est soutenu par un investissement fédéral annuel de 2,9 milliards de dollars, ce qui démontre l'ampleur et l'importance de ces efforts pour le marché du travail canadien.

Il faut toutefois aller plus loin pour aider les travailleurs canadiens touchés par les droits de douane américains et les transforma-

tions du marché mondial. Comme nous l'avons indiqué dans le budget, le gouvernement augmente ses investissements en faveur des travailleurs canadiens en débloquant 570 millions de dollars supplémentaires sur trois ans sous forme de financement ciblé, par l'intermédiaire de ces ententes relatives au marché du travail, afin de soutenir les travailleurs touchés par ces graves perturbations commerciales. Cela comprend notamment 70 millions de dollars destinés à aider jusqu'à 10 000 travailleurs du secteur de l'acier grâce à des mesures de formation et d'aide à l'emploi; 50 millions de dollars pour appuyer le perfectionnement et le recyclage professionnel et offrir des mesures de soutien à l'emploi à plus de 6 000 travailleurs de l'industrie du bois d'œuvre; et 450 millions de dollars pour un programme de recyclage professionnel visant à former jusqu'à 50 000 travailleurs touchés par les droits de douane et les transformations du marché mondial.

Ces investissements permettront aux travailleurs canadiens touchés d'acquérir les compétences requises pour trouver un nouvel emploi ou pour être plus productifs dans leur poste actuel. Parallèlement, nous continuerons d'investir dans le Fonds d'innovation pour la main-d'œuvre, dans les programmes d'apprentissage, dans les métiers, ainsi que dans l'amélioration de l'enseignement partout au pays, notamment par des mesures supplémentaires de soutien financier aux étudiants. Cela fait partie de notre plan économique pour l'emploi...

• (1905)

Le vice-président adjoint (John Nater): Le député de Sherwood Park—Fort Saskatchewan a la parole.

Garnett Genus: Monsieur le Président, en guise de réponse, ce que nous avons entendu était d'une absurdité renversante. Le gouvernement est-il au fait des données sur l'emploi? Cette réponse de 4 minutes a complètement évité la question de la perte massive d'emplois à temps plein. Plus de 100 000 emplois à temps plein ont disparu au cours du dernier mois seulement. Pourtant, la secrétaire parlementaire veut nous faire croire que tout va pour le mieux et que nous sommes sur le point de réaliser de grandes avancées — des avancées que j'accueillerais favorablement — alors que le gouvernement n'a approuvé aucun grand projet. Le gouvernement s'entête à appuyer des mesures qui entraînent des suppressions d'emplois à grande échelle. Certains facteurs échappent à notre contrôle, mais pas tous. Imputer les pertes d'emplois à une guerre au Moyen-Orient déclenchée après la collecte des données est tout simplement absurde.

Le budget libéral a entièrement coupé les collèges de formation professionnelle des programmes de bourses aux étudiants. Pourquoi diable les libéraux continuent-ils de saboter la formation et de nuire à la création d'emplois au Canada?

Leslie Church: Monsieur le Président, j'aimerais corriger mon collègue d'en face. Ce n'est pas ce que j'ai dit. Je prends ses préoccupations très au sérieux, tout comme le gouvernement. Nous investissons pour créer des emplois et pour favoriser la croissance qui permettra de générer de nouveaux emplois au pays dans les années à venir, d'attirer les investissements directs étrangers, de diversifier nos échanges commerciaux, de réaliser de grands projets, d'investir dans le logement et de rendre la vie plus abordable. Ce sont là tous les éléments d'un plan économique sérieux au service de la population canadienne.

Je veux aussi revenir sur ce qu'a dit mon collègue au sujet des jeunes. Je citerai l'exemple du programme Emplois d'été Canada. Le budget de 2025 a prévu près de 600 millions de dollars sur deux ans pour favoriser l'emploi chez les jeunes, dont 100 000 emplois cet été pour les jeunes Canadiens. Nous avons également affecté plus de 300 millions de dollars à notre Stratégie emploi et compétences jeunesse. Ces programmes sont efficaces. Ils permettent aux jeunes de faire leurs premiers pas sur le marché du travail. Il est important de les maintenir et de les développer, et c'est exactement ce que nous faisons.

L'ÉCONOMIE

Kevin Waugh (Saskatoon-Sud, PCC): Monsieur le Président, après un an sous la gouverne du premier ministre, la situation n'a fait qu'empirer pour les Canadiens.

Le Canada est maintenant la capitale de l'inflation alimentaire au sein du G7, car le prix des aliments a grimpé de 7,3 %, et 2 millions de personnes font la file aux banques alimentaires tous les mois. À la Saskatoon Food Bank & Learning Centre, on sert de 23 000 à 24 000 personnes par mois, soit de 6 000 à 7 000 personnes de plus par mois qu'en 2019.

Le taux de chômage au pays s'élève maintenant à 6,7 %, et 84 000 Canadiens de plus ont perdu leur emploi à temps plein le mois dernier. Il y a maintenant un taux de chômage élevé chez les jeunes. Il a monté en flèche pour atteindre 14 %, soit le pire taux depuis la grande récession. Les Canadiens doivent compter de plus en plus sur le travail à temps partiel pour subvenir à leurs besoins essentiels au quotidien. Le déficit fédéral a doublé. Le ratio dette-PIB augmente de nouveau. Chaque année, des familles doivent payer 3 300 \$ juste en intérêts pour le service de la dette nationale.

Le rêve d'accéder à la propriété n'a jamais été aussi inaccessible au pays. La Société canadienne d'hypothèques et de logement prévoit une baisse de 18,1 % de la construction résidentielle, bien en deçà de la moyenne sur 10 ans. L'organisme gouvernemental responsable du logement a déclaré qu'il assurerait la construction d'à peine 5 200 logements cette année. Il avait pourtant promis 500 000 nouveaux logements chaque année. En même temps, les Canadiens sont confrontés à un endettement record des ménages, qui s'élève à 2,6 billions de dollars, principalement sous la forme de prêts hypothécaires contractés simplement pour se loger. Le premier ministre avait promis de construire à une échelle inégalée depuis des générations. Il a fait cette promesse il y a moins d'un an. Or, un an plus tard, les Canadiens ont encore plus de mal à joindre les deux bouts.

L'inflation alimentaire augmente désormais deux fois plus vite qu'avant l'entrée en fonction du premier ministre il y a un an. Comme je l'ai mentionné, le prix des aliments a bondi de 7,3 % d'une année à l'autre, ce qui fait du Canada le pays du G7 où la hausse du prix des aliments est la plus forte. On prévoit que les familles canadiennes dépenseront près de 1 000 \$ de plus juste pour se nourrir cette année.

Par ailleurs, les prix ont augmenté de 12,3 % dans les restaurants seulement au cours de la même période, et de 14 % pour les plats à emporter et la restauration rapide. Il n'est donc pas surprenant que près de la moitié des restaurants fonctionnent à perte ou parviennent à peine à atteindre le seuil de rentabilité. Après 7 000 fermetures l'année dernière, environ 4 000 autres sont prévues cette année.

Motion d'ajournement

Le Canada est d'ailleurs le seul pays du G7 à avoir une économie qui se contracte, au rythme de 0,2 % rien qu'au dernier trimestre de 2025, ce qui a un effet réel sur l'emploi. Plus de 100 000 emplois à temps plein ont été perdus rien qu'en février, ce qui représente la plus forte baisse mensuelle depuis la grande récession, exclusion faite de la pandémie.

Les Canadiens ont vraiment du mal à joindre les deux bouts, mais le gouvernement ne cesse de nous répéter à quel point nous avons de la chance. Il sera intéressant de voir comment le gouvernement réagira face à ces chiffres désastreux que nous avons obtenus au cours des 12 derniers mois.

• (1910)

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, la priorité du gouvernement, c'est d'alléger la pression sur les coûts et de créer de nouvelles perspectives pour les Canadiens. Je tiens à signaler au député que, comme je l'ai dit dans ma réponse précédente, le Canada est actuellement en passe d'enregistrer la deuxième croissance la plus rapide parmi les pays du G7. Les investissements étrangers directs dans l'économie canadienne ont atteint leur plus haut niveau des 18 dernières années. Ce sont là des preuves tangibles que le plan économique sérieux que nous avons présenté aux Canadiens porte ses fruits. Il est en cours et ses effets se font sentir. Il prévoit notamment d'aider les Canadiens à faire face au coût des produits alimentaires et des produits de première nécessité, qui pèse lourdement sur le budget de nombreux Canadiens.

En janvier dernier, le premier ministre a annoncé la nouvelle Allocation canadienne pour l'épicerie et les besoins essentiels, qui sera disponible ce printemps. Cette allocation aidera plus de 12 millions de Canadiens à revenu faible et modeste à subvenir à leurs besoins quotidiens. Elle s'appuie sur le crédit pour la TPS déjà en place, mais sera plus généreuse.

Tout d'abord, nous verserons ce printemps un paiement unique équivalant à une augmentation de 50 % de la valeur du crédit pour la TPS. Nous augmenterons ensuite la prestation de 25 % pour cinq ans, à compter de juillet prochain. Cela représentera une différence considérable pour les Canadiens qui ont du mal à mettre de la nourriture sur la table. Avant cette nouvelle prestation, une personne vivant seule et admissible au crédit pour la TPS aurait reçu un maximum de 543 \$. Grâce aux changements que nous avons annoncés, cette même personne recevra désormais environ 950 \$ au total cette année, grâce au versement unique équivalant à une augmentation de 50 % de la valeur du crédit pour la TPS puis à l'augmentation de 25 % qui suivra. Pour un couple avec deux enfants, le montant passera d'environ 1 086 \$ par année à 1 890 \$. Ces montants augmenteront chaque année en fonction de la hausse du coût de la vie.

Motion d'ajournement

Ce n'est pas tout. En septembre dernier, nous avons lancé le nouveau Fonds de réponse stratégique pour aider les secteurs touchés par les droits de douane. Nous engageons jusqu'à 500 millions de dollars provenant de ce fonds pour aider les entreprises à composer avec les coûts liés aux perturbations de la chaîne d'approvisionnement sans transmettre ces coûts supplémentaires aux consommateurs. Nous allouons 150 millions de dollars supplémentaires dans le cadre de l'initiative régionale de réponse tarifaire, afin d'aider spécifiquement les petites et moyennes entreprises du secteur alimentaire, dont parlait mon collègue d'en face. Nous permettrons aussi aux producteurs de déduire immédiatement la totalité du coût de nouvelles serres afin de libérer les capitaux dont ils ont besoin pour accroître leur production. Tout cela contribuera, au final, à faire baisser les prix des denrées alimentaires pour les Canadiens.

À l'heure où les perturbations des chaînes d'approvisionnement mondiales font grimper les prix, le gouvernement vient en aide aux Canadiens. Je suis sensible à bon nombre des exemples cités par mon collègue, mais j'aimerais également lui rappeler que, dans sa province, la Saskatchewan, les parents paient désormais 10 dollars par jour pour les services de garde d'enfants. Ils économisent près de 7 000 dollars par enfant par an grâce à l'éducation préscolaire et aux services de garde d'enfants. La Saskatchewan a reçu près de 60 millions de dollars de financement fédéral pour élargir l'accès aux programmes d'alimentation dans les écoles, aidant ainsi un plus grand nombre d'enfants dans un plus grand nombre d'écoles à avoir accès à des repas nutritifs, ce qui fait économiser aux familles jusqu'à 800 dollars par an. En 2025, nous avons consacré près de 20 millions de dollars dans le cadre de la stratégie nationale sur le logement à des initiatives en matière de logement en Saskatchewan. Ce sont là des mesures qui vont de pair avec la réduction du coût de la vie pour les Canadiens partout au pays et avec la croissance de l'économie.

• (1915)

Kevin Waugh: Monsieur le Président, quand les Canadiens prospèrent, ils n'ont pas besoin des largesses du gouvernement. Notre province est comme ça. Elle n'aime pas que le gouvernement distribue des milliards de dollars dans tout le pays simplement pour aider les Canadiens. Je sais ce que veulent les gens de ma province: ils veulent des emplois. Malheureusement, le pays a perdu 100 000 emplois au cours des deux premiers mois de 2026. Pensons-y: 100 000 emplois ont disparu au cours des 60 derniers jours.

Parmi les pays du G7, l'économie du Canada est la seule qui est en décroissance, un seul pays a un taux de chômage plus élevé que le nôtre, et il n'y a aucun pays où l'endettement des ménages et l'inflation alimentaire sont plus élevés qu'au Canada. Pensons-y un instant. Le premier ministre libéral ne peut pas tout mettre sur le dos des facteurs mondiaux, puisque les autres membres du G7 doivent aussi composer avec ces facteurs.

Les Canadiens ne peuvent plus se permettre cet échec.

Leslie Church: Monsieur le Président, je suis quelque peu abasourdi par l'argument avancé ce soir par les deux députés d'en face. Ils tentent, d'une certaine façon, de comparer le Canada à des pays européens, ainsi qu'au Japon, en prétendant que le niveau d'intégration de l'économie canadienne avec les États-Unis serait comparable à celui des pays européens du G7.

Les députés d'en face devraient regarder la réalité en face et parler avec plus de précision de la guerre commerciale que nous vivons depuis un an et de ses répercussions sur l'économie canadienne. C'est ce contexte qui a amené les Canadiens à donner au

premier ministre le mandat de transformer l'économie du pays, de diversifier les échanges commerciaux, de réaliser de grands projets, ainsi que de renforcer l'économie et les industries canadiennes afin que nous puissions être aussi forts, autonomes et résilients que possible chez nous.

[Français]

LES PENSIONS

Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Monsieur le Président, il est important pour moi de me lever à la Chambre pour parler du logiciel Cúram parce qu'il y a eu des dépassements de coûts éhontés.

Je vais rappeler les faits. Au départ, le projet devait coûter 1,75 milliard de dollars et il coûte maintenant 6,6 milliards de dollars. Il y a un dépassement de coûts de plus de 5 milliards de dollars, ce qui est pratiquement 10 fois ce qu'a coûté SAAQclic. Dans le contexte actuel, au Québec, nous avons pris nos responsabilités et une commission indépendante a été effectuée par un juge. Il y a eu des recommandations afin que les erreurs informatiques ne se répètent pas.

À Ottawa, on semble ignorer cette réalité. Nous avons posé des questions à la Chambre et les ministres nous répondent qu'il faut célébrer Cúram et que le Bloc québécois agit de épouvantails. Toutefois, on parle évidemment de l'argent des Québécois et des Canadiens qui est gaspillé dans ce scandale financier.

Il y a deux semaines, nous avons eu droit à un breffage technique. On sentait que les libéraux n'avaient plus de bonnes réponses à donner à la Chambre. Dans une perspective de gestion de crise, on a décidé d'offrir un breffage technique. Ce breffage technique ne nous a pas appris grand-chose que nous ne savions pas déjà. C'est un des problèmes.

Le même exercice a été fait auprès des journalistes. Les journalistes ont révélé dans les médias — c'est donc public — qu'Ottawa savait que la première évaluation n'était pas fiable et que les coûts allaient exploser. Est-ce que c'est responsable comme gestion? Ce ne l'est absolument pas. Les fonctionnaires ont dit que, dans les projets informatiques, il y avait toujours des dépassements de coûts. Pourquoi est-ce que c'est comme ça? Si l'ensemble de nos portefeuilles personnels étaient gérés comme ainsi, ça serait une catastrophe.

Les fonctionnaires ne peuvent même pas identifier les nouvelles fonctionnalités ou même les frais de fonctionnement du programme à terme. On apprend même que les frais de fonctionnement du système après 2031 n'ont pas été évalués. C'est un coût de 660 millions de dollars par année qui s'ajoute. C'est un autre SAAQclic chaque année en matière de dépassements de coûts et ça n'a pas été prévu.

Le gouvernement fédéral doit prendre ses responsabilités et nous donner les vrais chiffres. L'évaluation de départ de 1,75 milliard de dollars concernait seulement la première partie. Le gouvernement dit qu'il n'y a pas de problème et qu'on n'avait pas vraiment cette information. En 2023, dans une note de breffage destinée au ministre des Services aux citoyens de l'époque, on indiquait que le budget de décembre 2020 était estimé à 2,2 milliards de dollars pour le programme de modernisation des versements, ce qui tenait compte de la Sécurité de la vieillesse, de l'assurance-emploi et du Régime de pension du Canada.

Ça contredit l'idée que le gouvernement ne connaissait pas les chiffres, mais on a fait une évaluation. Plus tard, il y a eu le rapport de la vérificatrice générale qui a mené à de nouveaux chiffres en 2022. Là, on parlait plutôt de 3 milliards à 4 milliards de dollars. Le rapport de la vérificatrice générale était particulièrement intéressant puisqu'il indiquait aussi que le gouvernement savait que le programme Cúram était problématique. Pourquoi? C'est parce qu'il y avait des précédents, notamment en Ontario. Le gouvernement ontarien avait utilisé cette plateforme pour son logiciel Social Assistance Management System en 2009.

Ça avait fait l'objet d'un audit de la vérificatrice générale de l'Ontario en 2015. On y disait qu'IBM avait manqué ses dates limites pour convertir les données tout en faisant des erreurs dans celles-ci et qu'IBM n'avait pas donné l'expertise adéquate. On y disait que le ministère avait dit qu'il s'appuyait sur le directeur de projet d'IBM pour mesurer l'efficacité et l'efficacéité du travail des consultants de Cúram, que les consultants étaient supervisés par un consultant d'IBM et que les consultants de Cúram n'avaient pas travaillé efficacement avant son lancement.

On est encore à répéter les mêmes problèmes. La question est la suivante. À quand une enquête publique et indépendante? On voit un chiffre de 6,6 milliards de dollars et on sait qu'il va continuer d'augmenter.

• (1920)

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, je tiens à remercier le député d'Abitibi—Témiscamingue de sa question. Je le remercie également d'avoir assisté à la séance d'information technique organisée récemment pour les députés.

[Traduction]

Ce débat nous donne une autre occasion de rappeler aux Canadiens notre engagement à veiller à ce qu'ils puissent continuer à recevoir les prestations fédérales essentielles auxquelles ils ont droit. Nous investissons dans la modernisation du versement des prestations parce que les Canadiens méritent des services fonctionnels, adaptés, fiables et modernes. Toute interruption de la Sécurité de la vieillesse, de l'assurance-emploi ou du Régime de pensions du Canada pourrait nuire considérablement à la capacité des prestataires de subvenir à leurs besoins quotidiens, comme se nourrir, payer le loyer et simplement joindre les deux bouts. Afin de se prémunir contre ce risque, Emploi et Développement social Canada a consacré plus de 1 milliard de dollars à l'entretien au cours des 10 dernières années. Plus ces systèmes vieillissent et deviennent obsolètes, plus il devient coûteux de les faire fonctionner et plus ils deviennent fragiles. Ce n'est tout simplement pas viable.

Cette entreprise est d'une ampleur considérable et nécessite des investissements importants. Entre 2017 et 2025, le projet de modernisation du versement des prestations a coûté 1,8 milliard de dollars. Le programme regroupera les prestations de la Sécurité de la vieillesse, de l'assurance-emploi et du Régime de pensions du Canada sur la plateforme de modernisation du versement des prestations, de manière progressive et prudente, d'ici 2030. Il renforcera également la cybersécurité et regroupera un certain nombre de centres d'appels sur une seule plateforme modernisée et accessible d'ici octobre 2027.

Motion d'ajournement

À l'instar de tout projet technologique de cette envergure, bon nombre des coûts à prendre en compte ne pouvaient être pleinement connus dès le départ. Au fil du temps, les estimations se sont affinées à mesure que nous comprenions mieux la complexité liée au démantèlement de systèmes vieux de plusieurs décennies, la difficulté de se protéger contre les menaces de sécurité modernes et les répercussions de l'inflation mondiale imprévue sur les marchés et les chaînes d'approvisionnement. Malgré cela, sur toute la durée du programme, les avantages totaux pour les Canadiens s'élèveront à plus de 1,6 billion de dollars, tandis que les fonds consacrés à la plateforme de modernisation du versement des prestations, représentent moins de 1 % du montant total versé au titre de ces programmes.

Pour exploiter la technologie de base, Emploi et Développement social Canada a choisi la plateforme de gestion de programmes sociaux Cúram. Cette plateforme a été retenue parce qu'elle est conçue précisément pour la gestion de programmes sociaux vastes et complexes. C'est un produit éprouvé, doté de fonctions intégrées que d'autres plateformes génériques auraient dû développer sur mesure et tester, ce qui aurait allongé les échéances et aurait augmenté les coûts ainsi que les risques liés à la mise en œuvre. En 2023, la plateforme Cúram avait été déployée avec succès par 970 programmes sociaux gouvernementaux dans 12 pays, pour un total de 187 millions de clients partout dans le monde. Avant de choisir Cúram, le programme de modernisation du versement des prestations a étudié sa mise en œuvre par d'autres administrations ainsi que les expériences de déploiement afin de concevoir une solution adaptée au contexte fédéral, en évitant de reproduire un modèle existant. Notre priorité absolue étant d'assurer la continuité du versement des prestations, nous procédons à cette transformation avec prudence et par étapes. Tout est entièrement testé avant la mise en production.

À ce jour, le nouveau système Cúram a effectué avec exactitude et ponctualité près de 90 millions de paiements à plus de 7,7 millions de clients, ce qui représente près de 85 milliards de dollars en prestations.

La prochaine étape est la gestion des prestations d'assurance-emploi. La première phase a eu lieu en novembre 2025, et tous les dossiers de prestations d'assurance-emploi seront transférés vers la nouvelle plateforme d'ici 2028. Le projet de modernisation du versement des prestations est un projet majeur et nécessaire qui nous aide à repenser la façon dont les services sont offerts aux Canadiens.

• (1925)

[Français]

Sébastien Lemire: Monsieur le Président, je remercie la secrétaire parlementaire du ton qu'elle emploie. C'est rafraîchissant par rapport à celui de beaucoup de ministres, et même par rapport à celui du premier ministre.

Évidemment, on oublie de mentionner dans le débat présentement qu'il y a eu des erreurs dans 85 000 cas, que des aînés n'ont pas reçu leurs prestations à temps et que, dans beaucoup de cas, il y a encore de l'attente un an plus tard. Ça, c'est irresponsable de la part du gouvernement. On nous assure qu'on en a réglé quelques-uns et qu'il reste 69 000 cas à régler. Il y a encore des problèmes qui existent et il y a des gens qui souffrent de ça.

Motion d'ajournement

Parlons du contexte concernant les contrats informatiques. Ce n'est pas le premier cas. Je rappelle que, ArriveCAN, c'est un contrat qui est passé de 80 000 dollars à 60 millions de dollars. Phénix est passé de 309 millions de dollars à plus de 5 milliards de dollars alors que, maintenant, on le jette. On l'envoie aux poubelles parce qu'on propose maintenant Phénix 2.0: Dayforce. On prévoyait que ce système de paie coûterait quelques millions de dollars, et ce montant est maintenant de 4,2 milliards de dollars, ce qui n'inclut pas la transition des systèmes. Pour le contrat, on parlait déjà de 350 millions de dollars il y a un an, et aujourd'hui, on parle de 560 millions de dollars.

La question demeure: à quand une enquête publique et indépendante? L'explosion, elle est partout.

[Traduction]

Leslie Church: Monsieur le Président, permettez-moi de répondre aux préoccupations de mon collègue d'en face, notamment en ce qui concerne les coûts. Il cherchait des réponses. Elles ne lui plairont peut-être pas, mais les voici.

En réalité, les dépenses liées au projet n'ont pas augmenté. Le transfert de la sécurité de la vieillesse vers la plateforme Cúram, qui vient d'être achevée, s'est déroulé comme prévu et dans les limites du budget. Je le répète: il s'est déroulé comme prévu et dans les limites du budget. Plus précisément, le projet de la Sécurité de la vieillesse, désormais achevé, a coûté 633 millions de dollars, soit un montant inférieur à l'estimation initiale de 674 millions de dollars fournie en 2023.

Ce qui a augmenté, c'est l'estimation du coût total nécessaire pour mener à bien cette transformation unique en son genre. Nous parlons ici de la transformation complète des prestations de la sécurité de la vieillesse, de l'assurance-emploi et du Régime de pensions du Canada, y compris la modernisation de tous les centres d'appels d'Emploi et Développement social Canada. Il ne s'agit pas ici du montant dépensé: celui-ci s'élevait à 1,8 milliard de dollars en décembre dernier.

Cette transition est menée de manière responsable et transparente, dans le souci de prendre en compte l'intérêt de toutes les personnes concernées. À ce jour, 7,7 millions de personnes âgées ont reçu leurs prestations dans les délais et sans erreur. Nous progressons dans le traitement des cas qui ont connu des difficultés. Bon nombre d'entre eux concernent des dossiers papier. Nous corrigeons ces erreurs. Nous travaillons en collaboration avec les personnes touchées.

Nous sommes convaincus que ce système sera adapté à la prochaine génération de Canadiens.

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 14 heures, conformément à l'article 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 19 h 28.)

TABLE DES MATIÈRES

Le mardi 24 mars 2026

AFFAIRES COURANTES		Kirkland	6603
La Commission canadienne des droits de la personne		Gerretsen	6604
Le Président	6597	Ste-Marie	6604
Le commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique		McLean (Calgary-Centre)	6604
Le Président	6597	Lamoureux	6605
Les comités de la Chambre		Bardeesy	6605
Industrie et technologie		Dowdall	6607
Carr	6597	Barsalou-Duval	6608
Guglielmin	6597	O'Rourke	6608
Procédure et affaires de la Chambre		Goodridge	6608
Bittle	6597	Ste-Marie	6608
Normandin	6597	Weiler	6609
Cooper	6598	DeRidder	6609
Bittle	6598	Ste-Marie	6609
Motion d'adoption	6598	Deltell	6611
Adoption de la motion	6598	Joseph	6611
Pétitions		Dalton	6611
L'aide médicale à mourir		Bonin	6612
Rocheffort	6598	Lamoureux	6613
Le Programme de visa pour démarrage d'entreprise		Dalton	6613
O'Rourke	6598	Barsalou-Duval	6614
La fiscalité		Davidson	6614
May	6598	Gerretsen	6615
La liberté de religion		Dowdall	6616
Gill (Abbotsford—Langley-Sud)	6599	Beaulieu	6616
Un centre d'entraînement à Abbotsford		Gill (Windsor West)	6616
Gill (Abbotsford—Langley-Sud)	6599	Gerretsen	6617
Le syndrome de Marfan		Gallant	6618
Gould	6599	O'Rourke	6618
Le droit de se défendre		Kayabaga	6618
Gallant	6599	Kuruc	6620
L'aide médicale à mourir		Lamoureux	6620
Falk (Provencher)	6599	DeRidder	6620
La pêche au saumon		O'Rourke	6621
Vis	6600	Kuruc	6622
Questions au Feuilleton		Seeback	6623
Lamoureux	6600	Lamoureux	6623
		Deltell	6623
		Gerretsen	6625
		Beaulieu	6625
		Seeback	6625
		Borrelli	6625
		Lamoureux	6627
		Beaulieu	6627
		Seeback	6627
		Leitão	6627
		Deltell	6628
		Barsalou-Duval	6629
		O'Rourke	6629
		Gerretsen	6629
		Seeback	6630
		Lamoureux	6631
		McLean (Calgary-Centre)	6631
		Davies (Niagara South)	6631
		Acan	6633
		DeRidder	6633
ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT			
Travaux des subsides			
Motion de l'opposition — Un pacte de l'automobile libre de droits de douane			
Seeback	6600		
Motion	6600		
Gerretsen	6602		
Beaulieu	6602		
Kirkland	6602		
Lamoureux	6602		

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

Des vœux d'anniversaire	
May	6633
Les droits de la personne	
Nathan	6634
La protection contre les inondations	
Vis	6634
La diversité et l'inclusion	
Saini	6634
Le Petit déjeuner-prière national	
Wagantall	6634
Saint-Phard Désir	
Fortier	6634
Le hockey	
Bexte	6635
La Journée mondiale de lutte contre la tuberculose	
Sidhu (Brampton-Sud)	6635
Des agriculteurs de Fundy Royal	
Moore	6635
Un accident à l'aéroport LaGuardia	
DeBellefeuille	6635
L'éducation des femmes et des filles afghanes	
Zahid	6635
L'industrie automobile	
Gill (Brampton-Ouest)	6636
L'Iran	
Sgro	6636
L'industrie automobile	
Lewis (Essex)	6636
L'immigration francophone hors Québec	
Kayabaga	6636
L'économie	
Bezan	6637
L'Aga Khan	
Noormohamed	6637

QUESTIONS ORALES

L'immigration, les réfugiés et la citoyenneté	
Poilievre	6637
Diab	6637
Poilievre	6637
Miller	6637
Poilievre	6637
Fraser	6638
Poilievre	6638
Diab	6638
Poilievre	6638
Diab	6638
Poilievre	6638
MacKinnon	6638

La justice	
Blanchet	6638
Fraser	6638
Blanchet	6638
Lightbound	6639
Blanchet	6639
Lightbound	6639
L'immigration, les réfugiés et la citoyenneté	
Lantsman	6639
Diab	6639
Lantsman	6639
MacKinnon	6639
Rempel Garner	6639
Diab	6639
Rempel Garner	6639
MacKinnon	6640
Paul-Hus	6640
Diab	6640
Paul-Hus	6640
Miller	6640
Hardy	6640
Joly	6640
La justice	
Fortin	6640
Fraser	6640
Fortin	6640
Fraser	6641
L'immigration, les réfugiés et la citoyenneté	
Redekopp	6641
MacKinnon	6641
Redekopp	6641
MacKinnon	6641
Kronis	6641
Hajdu	6641
Le développement économique régional	
Groleau	6642
Joly	6642
Martel	6642
Joly	6642
Les affaires du Nord	
Earle	6642
Alty	6642
L'immigration, les réfugiés et la citoyenneté	
Jansen	6642
Hajdu	6642
Jansen	6642
Zerucelli	6643
Menegakis	6643
Long	6643
Menegakis	6643
Valdez	6643
L'industrie automobile	
Seeback	6643
Joly	6643
Seeback	6644
Joly	6644
Khanna	6644

Adoption de l'article 3	6668
Adoption de l'article 4	6668
Adoption de l'article 5	6668
Adoption de l'annexe 1.1	6668
Adoption de l'annexe 1.2	6668
Adoption de l'annexe 1.3	6668
Adoption de l'annexe 1.4	6668
Adoption de l'annexe 1.5	6668
Adoption de l'annexe 1.6	6668
Adoption de l'annexe 1.7	6668
Adoption de l'annexe 1.8	6668
Adoption de l'annexe 1.9	6668
Adoption de l'annexe 2	6668
Adoption de l'article 1	6668
Adoption du préambule	6668
Adoption du titre	6668
Adoption du projet de loi	6669
Rapport du projet de loi	6669
Motion d'adoption	6669
Adoption de la motion	6669
Troisième lecture	6669
Adoption de la motion; troisième lecture et adoption du projet de loi	6669
Recours au Règlement	
Amendements au projet de loi C-8	
Goodridge	6669

AFFAIRES ÉMANANT DES DÉPUTÉS

Loi sur le respect dû aux familles des personnes assassinées

Projet de loi C-235. Deuxième lecture	6670
Fortin	6670
Brock	6671
Bezan	6672
Kibble	6674
Adoption de la motion; deuxième lecture du projet de loi; renvoi à un comité	6675

MOTION D'AJOURNEMENT

L'emploi

Genuis	6675
Church	6676

L'économie

Waugh	6677
Church	6677

Les pensions

Lemire	6678
Church	6679

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>