



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° 017
Le mardi 17 juin 2025

Présidence de l'honorable Francis Scarpaleggia



TABLE DES MATIÈRES

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Le mardi 17 juin 2025

La séance est ouverte à 10 heures.

Prière

AFFAIRES COURANTES

• (1005)

[Traduction]

LA COMMISSAIRE À L'INFORMATION

Le Président: Il est de mon devoir de déposer sur le bureau, conformément au paragraphe 40(1) de la Loi sur l'accès à l'information, le rapport de la commissaire à l'information pour l'exercice se terminant le 31 mars 2025.

Conformément à l'article 108(3)h) du Règlement, ce document est renvoyé d'office au Comité permanent de l'accès à l'information, de la protection des renseignements personnels et de l'éthique.

* * *

[Français]

LA COMMISSAIRE AU LOBBYING

Le Président: Il est de mon devoir de déposer sur le bureau, conformément à l'article 11 de la Loi sur le lobbying, le rapport de la commissaire au lobbying pour l'exercice se terminant le 31 mars 2025.

Conformément à l'article 108(3)h) du Règlement, ce rapport est réputé renvoyé en permanence au Comité permanent de l'accès à l'information, de la protection des renseignements personnels et de l'éthique.

* * *

L'OMBUDSMAN DES VÉTÉRANS

Sean Casey (secrétaire parlementaire de la ministre des Anciens Combattants et ministre associée de la Défense nationale, Lib.): Conformément à l'article 32(2) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, le rapport annuel 2024-2025 du Bureau de l'ombudsman des vétérans.

* * *

[Traduction]

LA LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD) demande à présenter le projet de loi C-211, Loi modifiant la Loi de l'impôt sur le revenu et le Régime de pensions du Canada (présomption).

— Monsieur le Président, j'ai l'honneur de prendre la parole aujourd'hui pour présenter un projet de loi modifiant la Loi de l'impôt sur le revenu et le Régime de pensions du Canada afin d'y ajouter une présomption. Ce projet de loi vise à faciliter l'obtention des prestations auxquelles les personnes handicapées ont droit et à réduire la paperasse pour les travailleurs de la santé.

Les personnes handicapées doivent souvent remplir des demandes distinctes pour avoir accès au crédit d'impôt pour personnes handicapées, aux prestations d'invalidité et aux régimes de pension d'invalidité fédéral et provincial. Ce processus peut être lourd pour les demandeurs, les aidants naturels et les fournisseurs de soins de santé, car ils doivent prouver la même déficience encore et encore. Le projet de loi simplifierait le processus de sorte que lorsqu'une personne a un handicap reconnu dans sa province ou son territoire, il est automatiquement reconnu au niveau fédéral également. Chaque demande de crédit d'impôt pour personnes handicapées prend jusqu'à une heure à remplir et, en 2022, plus de 400 000 demandes de crédit d'impôt pour personnes handicapées ont été traitées, ce qui représente plus de 1 million de visites de patients perdues.

Je tiens à remercier ma collègue l'ancienne députée de Victoria, Laurel Collins, d'avoir présenté le projet de loi au cours de la dernière législature. Je tiens également à remercier la députée de Winnipeg-Centre d'avoir appuyé le projet de loi et de défendre sans relâche les intérêts des personnes handicapées. Enfin, je tiens à remercier tous les gens qui se battent pour obtenir justice pour les personnes handicapées et pour bâtir un Canada plus inclusif.

J'espère que tous les députés appuieront ce projet de loi très important.

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

* * *

PÉTITIONS

L'ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ

Cheryl Gallant (Algonquin—Renfrew—Pembroke, PCC): Monsieur le Président, je suis ravie de pouvoir présenter une pétition signée par des résidents de ma circonscription, Algonquin—Renfrew—Pembroke, qui sont soucieux de leur santé.

Travaux des subsides

Les pétitionnaires dénoncent l'hypocrisie de ce gouvernement qui a récemment signé en catimini, juste avant l'ouverture de la 45^e législature, ce que l'OMS qualifie d'accord mondial sur les pandémies. Pendant la campagne électorale, le premier ministre a promis à maintes reprises de défendre la souveraineté du Canada face aux menaces étrangères. Pourtant, une fois les élections passées, il est allé de l'avant et a signé ce traité juridiquement contraignant qui donnera aux bureaucrates non élus de l'ONU, qui n'ont de comptes à rendre à personne, le pouvoir de faire fi des lois adoptées par notre Parlement, qui a été dûment élu par les Canadiens.

Ce traité n'a jamais fait l'objet d'un débat ou d'une mise aux voix dans cette enceinte. Les pétitionnaires épris de liberté demandent au gouvernement de se retirer immédiatement de ce soi-disant accord mondial sur les pandémies de l'OMS.

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD): Monsieur le Président, dans la pétition que je présente, les pétitionnaires soulignent qu'en vertu de l'article 1 des dispositions générales de la Convention de Genève, le Canada a l'obligation de respecter le droit humanitaire international, et qu'en vertu de l'article 59 de la quatrième Convention de Genève, Israël est une puissance occupante qui doit accepter et faciliter le travail d'aide humanitaire mené par des organisations impartiales. Ils soulignent que selon la propre loi du Canada sur la responsabilité en matière d'aide au développement officielle, la totalité de l'aide canadienne à l'étranger doit respecter les droits de la personne et les normes juridiques internationales.

Les pétitionnaires demandent qu'on rejette, publiquement et sans équivoque, le modèle d'aide militarisée utilisé en Palestine. Ils souhaitent qu'on exige le rétablissement complet de l'accès pour les organismes des Nations unies et les organisations non gouvernementales humanitaires établies, y compris l'Office de secours et de travaux des Nations Unies pour les réfugiés de Palestine dans le Proche-Orient et le Programme alimentaire mondial. Ils veulent qu'on insiste pour que les travailleurs de la santé canadiens et d'autres membres du personnel humanitaire puissent entrer en Palestine immédiatement et en toute sécurité. Ils demandent également qu'on refuse de financer tout organisme et tout modèle qui ne se conforme pas aux principes de neutralité, d'impartialité, d'indépendance et d'humanité, et, enfin, qu'on veille à ce que toute l'aide canadienne envoyée à Gaza soit acheminée par des organismes humanitaires internationalement reconnus.

* * *

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.

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

[Français]

TRAVAUX DES SUBSIDES

MOTION DE L'OPPOSITION — LA VENTE DE VÉHICULES À ESSENCE

Melissa Lantsman (Thornhill, PCC) propose:

Que, étant donné que le gouvernement libéral interdit la vente de véhicules à essence, ce qui obligera les Canadiens à acheter des véhicules électriques, et que ce mandat fera augmenter le coût des véhicules de 20 000 \$, afin de permettre aux Canadiens de choisir le véhicule qui répond à leurs besoins à un prix abordable, la Chambre demande au gouvernement libéral de mettre fin immédiatement à son interdiction des véhicules à essence.

Le Président: Aujourd'hui étant le dernier jour désigné de la période des subsides se terminant le 23 juin, la Chambre procédera comme d'habitude à l'étude et à l'adoption des projets de loi portant affectation de crédits. Vu les récentes pratiques, les honorables députés sont-ils d'accord pour qu'on distribue maintenant les projets de loi?

Des voix: D'accord.

• (1010)

[Traduction]

Melissa Lantsman: Monsieur le Président, je vais partager mon temps de parole.

Je prends la parole aujourd'hui pour appuyer la motion conservatrice qui s'oppose à l'interdiction autoritaire, malavisée et carrément insensée des véhicules à essence présentée par le gouvernement. L'interdiction des véhicules à essence ressemble à une sorte de théorie du complot ou à quelque chose sorti tout droit d'un roman de science-fiction, mais elle est bien réelle. C'est en train de se produire, et c'est ce que la ministre de l'Environnement nous a dit la semaine dernière. Elle ne nous a pas dit que c'était une aspiration ou une sorte de plan pour les 100 prochaines années. Elle nous a dit que c'était une interdiction ferme, une exigence concrète que le gouvernement allait appliquer dans moins de 10 ans.

Nous savons que les députés d'en face aiment échanger des idées radicales en préparant leur prochaine ascension de la tour CN, mais ramenons-les sur terre une seconde en pensant vraiment à ce que cela signifierait pour les Canadiens et l'économie du pays. Cela voudrait dire qu'il nous faudrait installer presque 700 000 bornes de recharge d'un océan à l'autre en moins de 10 ans. Nous en avons actuellement 60 000, et ce n'est pas tout. En 2024, l'année dernière, le gouvernement a trouvé le moyen d'installer moins de bornes de recharge que l'année précédente. Il semblerait que la seule chose qui prend plus de temps que l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques, c'est l'envoi du courriel pour les imposer.

Cette interdiction signifierait également qu'il faudrait dépenser 600 milliards de dollars pour préparer les infrastructures. Cela représente plus de 11 000 \$ pour chaque voiture actuellement en circulation. Cela entraînerait une baisse encore plus importante des ventes de voitures, des pertes d'emplois, une augmentation du prix des voitures et des difficultés pour les consommateurs et les travailleurs. Ce n'est pas mon opinion, mais celle des PDG de certains des plus grands constructeurs automobiles au Canada.

Les économistes canadiens et les analystes financiers indépendants estiment que cette interdiction entraînerait la perte de 38 000 emplois, si le secteur reste même opérationnel. Les personnes sur le terrain, celles qui fabriquent les voitures, achètent les pièces et gèrent les relations commerciales internationales, affirment qu'une telle mesure nous éloignerait de la position de partenaires commerciaux clés, comme les États-Unis, dans un marché nord-américain intégré, menaçant ainsi notre position dans la chaîne d'approvisionnement et l'économie mondiale.

Travaux des subsides

N'oublions pas que les libéraux souhaitent faire tout cela alors que notre secteur automobile est déjà menacé par les droits de douane imposés par nos voisins du Sud, que nous perdons déjà des emplois dans tous les secteurs, comme le rapporte aujourd'hui le *Globe and Mail*, et que les Canadiens se remettent encore de la pire inflation enregistrée depuis quatre décennies. Ajoutons à cela une taxe sur le carbone pour les industries, et on obtient une recette pour la perte de compétitivité, tout en prônant la bravade et la volonté de jouer du coude. Les Canadiens ne voient même pas comment mettre de la nourriture sur la table ou trouver un endroit où vivre. Franchement, je pense que la dernière chose qui leur vient à l'esprit est d'acheter une nouvelle Tesla.

Le gouvernement s'apprête à imposer une nouvelle mesure qui détruira des emplois et constituera un fardeau supplémentaire pour les consommateurs et l'économie, tout cela parce qu'il croit mieux savoir que les Canadiens. Je ne pense pas que la ministre de l'Environnement ait pris le temps de réfléchir sérieusement à ces mesures. Je sais que son collègue, le ministre du Patrimoine, qui a institué ces mesures, ne l'a pas fait non plus. C'est ce que nous obtenons lorsque nous gouvernons par l'intuition plutôt que par la logique et la raison. Les Canadiens s'y sont certes habitués avec les libéraux, mais, même selon les normes établies, cette interdiction mérite le prix de la créativité en matière de gouvernance.

Si l'on examine de plus près le programme, les incohérences et le manque de surveillance, on arrive à une situation tout simplement insensée. Je pense que les Canadiens qui regardent cela chez eux n'ont aucune idée de ce qui se passe. C'est un coup de théâtre que personne n'a vu venir, à l'exception de tous les constructeurs automobiles de l'industrie.

Les fonds du programme fédéral d'incitatifs pour l'achat de véhicules électriques sont épuisés deux mois plus tôt que prévu, pouf, partis, finis, tout bonnement, mais les exigences de vente sont toujours en place. C'est comme si l'on disait aux Canadiens qu'ils ne doivent rien manger d'autre que du steak tous les soirs tout en supprimant leur budget d'épicerie, et en appelant cela un plan pour le climat.

Les constructeurs automobiles, les concessionnaires et les consommateurs n'ont évidemment pas été ravis d'apprendre que la remise de 5 000 \$ avait disparu du jour au lendemain. Certains se sont même rendus chez les concessionnaires en espérant bénéficier de cette remise, mais ils ne l'ont pas obtenue, alors qu'ils étaient sur le point d'acheter un véhicule électrique. Pour commencer, je ne suis pas favorable à cet incitatif, mais rien n'est plus synonyme de stabilité du climat d'investissement que le retrait à la dernière minute d'une remise que les Canadiens pensaient obtenir.

N'oublions pas les près de 31 milliards de dollars de subventions accordées à des constructeurs automobiles et à des fabricants de batteries étrangers dont les projets périssent déjà tous. On donne des milliards à des multinationales et à leurs dirigeants, mais il ne faudrait surtout pas qu'un consommateur obtienne 5 000 \$ pour acheter une de ces voitures.

• (1015)

Le nouveau modèle économique auquel les libéraux pensent toujours consiste à subventionner l'entreprise qui fabrique le produit, puis à subventionner le consommateur qui l'achète, en espérant que personne ne s'aperçoive qu'il y a quelque chose qui cloche. Nous ne pouvons pas soutenir indéfiniment les deux côtés. Quelqu'un va finir par vouloir un produit que le gouvernement ne subventionnera

pas. Les marchés ne fonctionnent pas sur cette base, alors qu'Ottawa joue à la fois l'acheteur et le vendeur dans tout cela.

Dans l'esprit du gouvernement fédéral, la révolution des véhicules électriques se produit parce qu'il l'a dit. Les incitatifs ne sont pas son problème. L'infrastructure est également le problème de quelqu'un d'autre. La communication semble facultative pour lui, mais les mandats sont bien réels, et il s'y tient.

Résultat: les constructeurs automobiles seront pénalisés s'ils ne vendent pas suffisamment de véhicules électriques, les consommateurs verront les prix augmenter, et les concessionnaires se retrouveront avec des stocks invendables. Ils nous l'ont dit. Ils l'ont dit au gouvernement, mais Ottawa n'aura absolument aucun compte à rendre pour tout cela.

Qui plus est, la liberté et le libre choix garantis à chaque Canadien disparaissent à chaque décision prise. À la place, il y a un gouvernement qui pense savoir mieux que quiconque ce qu'une personne doit manger, ce qu'elle doit boire, comment elle doit le boire, ou ce qu'il faut utiliser pour le boire, et bien entendu, quel type de voiture elle doit conduire. Le gouvernement ne veut plus que les gens conduisent leur voiture à essence. Il a décidé d'obliger tout le monde à conduire une voiture électrique. C'est insensé.

Les fonctionnaires, les cadres intermédiaires, les députés et les ministres pensent être mieux placés que les consommateurs canadiens pour savoir ce qui est bon pour eux, et ils veulent décider depuis Ottawa. Ils estiment qu'ils devraient contrôler tous les aspects de la vie des Canadiens. Nous avons déjà vu cela. Nous savons comment cela se termine. Les exemples ne manquent pas. Il y a un mandat, une taxe sur le carbone, un étrange quota lié à la diversité, à l'équité et à l'inclusion, et les pailles en plastique. Les libéraux pensent pouvoir contrôler la vie des gens mieux que les gens eux-mêmes. Ils peuvent prendre de meilleures décisions que les Canadiens pour eux-mêmes, mais nous arrivons à des résultats nettement pires. En fait, ils font marche arrière pour certains de ces résultats, qui ont un coût plus élevé. Il faut parfois sept fois plus de temps qu'il n'en faudrait, et tout le monde se retrouve dans une situation encore pire.

Au lieu d'un gouvernement qui fait très bien certaines choses importantes, nous avons un gouvernement qui fait des tas de choses de travers. Personne ne peut encore recevoir son passeport à temps par courrier parce que l'imprimante des passeports est en panne et que les postiers sont en grève.

Ce gouvernement veut tout faire pour les Canadiens, s'immiscer dans leur vie et prendre le contrôle. Il veut construire une économie qui repose sur des décrets, des mandats et des idéologies, avec une bonne dose de poudre de perlimpinpin, mais rien de tout cela ne se produira.

Les décrets, les mandats, les idéologies et tout le reste ne mettent pas de pain sur la table, n'aident pas vraiment les gens et n'offrent pas le choix que tout Canadien devrait avoir. Cela surprendra peut-être le gouvernement, mais c'est ce qu'il fait.

Le gouvernement ne sait rien des gens qui vivent leur vie comme ils l'entendent, qui participent à une économie de libre marché et qui prennent des décisions fondées sur une analyse rationnelle et en fonction de ressources limitées.

Travaux des subsides

Par exemple, dans ma collectivité, beaucoup de gens conduisent des véhicules électriques parce que c'est logique. Ils parcourent de courtes distances. Nos conditions météorologiques sont stables. Nous n'avons pas de grands froids. Avec les bonnes mesures incitatives, ce choix est logique. Cependant, essayez de dire à quelqu'un qui vit dans les régions rurales de l'Alberta, où la température peut descendre à -40 °C et qui doit faire une heure de route ou plus simplement pour faire ses courses que le gouvernement va l'obliger à conduire un véhicule électrique. Cela n'est ni logique ni rationnel. C'est précisément pourquoi nous nous opposons à cette obligation.

Les députés d'en face sont peut-être tous heureux de poursuivre la guerre idéologique contre la voiture à essence, mais les conservateurs de ce côté-ci de la Chambre ne resteront pas les bras croisés. Nous parlerons au nom de chaque personne qui souhaite prendre ses propres décisions, qui souhaite prendre une décision économique rationnelle. Nous défendrons les travailleurs de l'automobile et ceux qui construisent notre secteur. Nous défendrons les décisions fondées sur le bon sens prises par le secteur de l'automobile, par les travailleurs de ce secteur et par tous les Canadiens qui veulent faire leur propre choix.

• (1020)

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je dois dire que nous avons là un certain paradoxe. Pour ceux qui ne le savent pas, la députée qui vient de s'exprimer travaillait auparavant pour Doug Ford, qui est le premier ministre de l'Ontario. À chacune des grandes conférences de presse où Justin Trudeau parlait de l'importance de l'expansion de la production de véhicules électriques et des possibilités d'emploi dans ce secteur, qui était à côté de lui? Doug Ford, le premier ministre de l'Ontario.

Doug Ford a-t-il influencé la députée d'en face ou s'est-il trompé dans ses investissements? Des investissements provinciaux étaient également liés à ces annonces. Doug Ford avait-il tort lui aussi?

Melissa Lantsman: Monsieur le Président, Doug Ford n'a eu aucune influence sur la députée dans la décision insensée d'obliger les gens à conduire des véhicules électriques. Un investissement gouvernemental de 31 milliards de dollars va partir en fumée dans ce pays. Des emplois vont disparaître dans ce pays. Les députés devraient le dire aux 38 000 travailleurs de l'automobile qui vont perdre leur emploi et aux 56 000 travailleurs de l'automobile dont l'emploi est menacé aujourd'hui.

S'il veut faire une blague à propos de Doug Ford, c'est sa prérogative, mais la situation est grave. Il s'agit de personnes qui travaillent dans ce pays et qui peuvent choisir leur véhicule, leur mode de vie et la paille qu'elles utilisent. Elles peuvent prendre toutes les décisions entourant leur mode de vie. Nous n'avons pas de leçon à recevoir du gouvernement sur la manière de vivre notre vie.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Monsieur le Président, je ne sais pas si la députée est au courant, mais il existe une grappe très forte au Québec en matière d'électrification des transports. Toute une industrie s'y est développée. On y trouve vraiment beaucoup de gens qui sont enthousiastes de travailler justement pour les énergies du futur, des technologies qui sont propres.

Ma collègue est-elle en train de vouloir s'attaquer à une industrie qui est forte au Québec, qui génère des milliers d'emplois, en faisant la guerre à la voiture électrique?

[Traduction]

Melissa Lantsman: Monsieur le Président, personne ne nie qu'il y a des moments où l'on peut choisir de conduire une voiture électrique ni n'interdit à quiconque de faire ce choix. C'est correct. Ce qui n'est pas correct, c'est que le gouvernement impose à tout le monde de conduire une voiture électrique plutôt qu'une voiture à essence, au lieu de leur laisser le choix. La décision doit être logique d'un point de vue économique. Elle doit être logique pour le conducteur et pour l'économie canadienne. C'est ce que nous disons ici aujourd'hui.

Terry Dowdall (Simcoe—Grey, PCC): Monsieur le Président, Honda Canada se trouvait dans ma circonscription avant le redécoupage et la dernière campagne électorale. Je discutais constamment avec eux. Je remercie ma collègue d'avoir souligné l'importance de ces emplois.

Je me souviens de l'époque où Stephen Harper a instauré la taxe sur l'essence. J'étais alors maire, avant de siéger ici. Pour bien des municipalités, il s'agissait d'un financement dédié aux routes et aux ponts. Je sais à quel point c'était important, notamment pour les zones rurales à l'époque.

C'est ridicule. Toutes les entreprises le savent. Tous les fabricants le savent. La députée croit-elle que cette mesure prendra le même chemin que la taxe sur le carbone et que le gouvernement libéral essaiera de vendre cette idée, même si elle est en fait totalement illogique?

Melissa Lantsman: Monsieur le Président, depuis le début, il est tout à fait insensé que le gouvernement veuille s'en tenir à sa politique de véhicules obligatoirement électriques pendant les neuf prochaines années, jusqu'à ce qu'il fasse une drôle de gymnastique mentale et renonce à l'élément central de sa politique.

La question tient au fait d'empêcher les Canadiens de choisir. Il est insensé sur le plan économique, en particulier dans la circonscription de ce député, de conduire un véhicule électrique. Il faut deux bonnes heures pour se déplacer dans sa circonscription, et je soupçonne que l'infrastructure de recharge n'existe pas et qu'elle n'est pas prête d'exister. Les libéraux sont attachés à un plan qui ne fonctionne pas. Je pense qu'ils feront marche arrière quand ils se seront fait marteler la chose pendant deux ans, tout comme ils l'ont fait avec la taxe sur le carbone, que les conservateurs les ont poussés à l'abandonner.

• (1025)

Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD): Monsieur le Président, je conviens avec ma collègue que, si des incitatifs sont proposés, ils doivent être respectés. C'est un point sur lequel nous sommes sans contredit d'accord.

Je dirai quelques mots sur la Norvège, où 88,9 % des ventes de véhicules neufs sont des véhicules électriques. C'est un pays froid et en grande partie rural. Le taux sera de 100 % d'ici la fin de l'année.

Par votre intermédiaire, je voudrais demander à ma collègue pourquoi les conservateurs ne cessent de dire que c'est impossible, alors que d'autres pays dans le monde prennent des mesures pour protéger l'environnement et lutter contre les changements climatiques.

Travaux des subsides

Melissa Lantsman: Monsieur le Président, je ne vais certainement pas recevoir de leçons de ce député et de son parti, qui ont soutenu le gouvernement précédent jusqu'au bout, tout cela pour se retrouver avec sept députés dans l'opposition.

Voici où je veux en venir: nous ne pouvons pas forcer les gens à faire quelque chose qui va à l'encontre de leurs intérêts économiques. C'est ce que nous défendrons quotidiennement à la Chambre.

Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC) Monsieur le Président, lorsque nous pensons aux terribles initiatives politiques mises en œuvre par le gouvernement libéral au cours de la dernière décennie, l'interdiction de vente de véhicules à essence se classe parmi les cinq premières.

Je vais expliquer pourquoi. En droit, on appellerait cela une négligence grave, puisque les libéraux savent que ce qu'ils font est mal, et que c'est de la négligence, mais ils continuent tout de même à le faire. Si nous pouvions les poursuivre en justice, il est certain qu'ils perdraient et seraient reconnus coupables de négligence.

Je vais expliquer précisément pourquoi il en est ainsi. Quand nous regardons ce qui se passe au Canada, en ce moment, nous remarquons que les véhicules électriques représentent environ 8 à 10 % des achats de nouveaux véhicules. Et, bien sûr, il faut tenir compte des subventions offertes. Ma collègue vient d'expliquer que ces subventions tirent à leur fin. Pourtant, l'an prochain, en 2026, on s'attend à ce que ce chiffre grimpe à 20 %, chez les Canadiens, c'est-à-dire que les ventes feront plus que doubler en un an. C'est un énorme défi à l'heure actuelle, puisqu'un véhicule électrique moyen coûte autour de 20 000 \$ de plus qu'un véhicule à essence comparable.

Nous vivons une crise du coût de la vie sans précédent; 1 million d'Ontariens ont régulièrement recours aux banques alimentaires, soit trois fois plus qu'il y a dix ans. C'est le bilan économique du gouvernement libéral. Le gouvernement dit aujourd'hui aux Canadiens qu'ils devront déboursier 20 000 \$ de plus simplement pour acheter un nouveau véhicule. Nous parlons seulement de l'an prochain, mais cela va empirer.

D'ici 2030, c'est-à-dire dans cinq petites années, on parle de 60 %. On passera de 8 à 10 %, cette année, à 60 % en 2030, soit six fois plus. Comment cela est-il possible? Le gouvernement sait que ce n'est pas possible, mais il continue dans la même direction. C'est parce que le premier ministre est tout autant obsédé que Justin Trudeau par cet objectif impossible de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Analysons deux ou trois choses. C'est l'exemple parfait d'une idéologie qui prime sur les faits et sur la réalité. Premièrement, selon la *Revue canadienne d'économique*, cela fera disparaître environ 38 000 emplois dans le secteur automobile. Les libéraux savent que cette politique, qui portera un coup dur à l'industrie, est impossible, mais ils vont tout de même de l'avant. Ils semblent dire: « nous irons de l'avant coûte que coûte. » Les libéraux ont une obsession idéologique, et les conséquences pour les Canadiens n'ont pas d'importance. Ils ne s'en soucient même pas. Puis, on parle de 100 % d'ici 2035, ce qui est dans 10 ans seulement.

Par conséquent, les Canadiens ne pourront pas acheter de véhicule à essence. Quand nous en serons à 60 % dans cinq ans seulement, si un Canadien se rend chez un concessionnaire et dit: « je suis agriculteur et je veux remplacer ma camionnette au diesel », le concessionnaire répondra: « désolé, nous avons atteint la limite des

ventes de camionnettes au diesel pour l'année ». L'agriculteur ne pourra pas acheter de camionnette. Est-ce que les députés comprennent que cela peut être une conséquence?

S'il y avait au moins un réseau canadien de bornes de recharge facilement accessibles, les gens se diraient que cela est logique, mais, premièrement, ce n'est pas le cas; deuxièmement, le gouvernement n'a aucun plan pour mettre en place un réseau de bornes de recharge; et troisièmement, qui paiera la note?

La Banque Royale du Canada a publié un rapport intitulé « Une transition à 2 billions de dollars: Vers un Canada à zéro émission nette ». Le gouvernement est idéologiquement obsédé par le concept de zéro émission nette, quelles qu'en soient les conséquences néfastes pour les Canadiens. J'ai eu le privilège d'être ministre du cabinet fantôme en matière d'environnement, à l'époque où le rapport a été publié. J'ai demandé au sous-ministre de l'Environnement, en comité, combien il en coûterait pour construire un réseau de bornes de recharge au Canada, produire de l'électricité au Canada et améliorer le réseau de transport d'électricité au Canada pour atteindre les objectifs de zéro émission pour les véhicules. Il m'a répondu qu'ils n'en avaient aucune idée, qu'ils n'avaient pas fait de calculs. Quand nous parlons de négligence grave, en voilà un parfait exemple.

Les libéraux proposent des exigences totalement motivées par l'idéologie qui feront du tort aux Canadiens. Ils ne savent pas comment ils vont s'y prendre ni combien cela va coûter. C'est la définition même de la négligence, et ils s'en moquent. Ils vont de l'avant.

Réfléchissons à la manière dont nous en sommes arrivés là. Premièrement, le gouvernement a fixé la capacité du réseau de bornes de recharge à un niveau supérieur, par rapport à son utilisation par véhicule, à celle de la Californie ou de l'Union européenne. Il a calculé le nombre de bornes de recharge nécessaires pour un véhicule. Il a déclaré qu'au Canada, un pays froid, nous avons besoin de moins de bornes de recharge par véhicule qu'en Californie. En soi, il s'agit d'une négligence.

● (1030)

Ensuite, nous voyons où ils en sont en ce qui concerne la mise sur pied du réseau de bornes de recharge. Même avec leurs objectifs modestes, qui se traduiraient par le réseau de bornes de recharge dont les Canadiens ont besoin, les libéraux atteignent environ 10 % de leurs objectifs. Modifient-ils leurs exigences? Non, ils ne le font pas. Il s'agit d'une grave négligence. Cela aurait des conséquences catastrophiques pour les Canadiens qui seraient obligés d'acheter ces véhicules et ne pourraient les recharger nulle part.

Comment un gouvernement peut-il continuer comme cela? Comment les députés du Parti libéral peuvent-ils soutenir une telle initiative? Nombre d'entre eux représentent des circonscriptions rurales, où il n'y aura pas de réseau de bornes de recharge, et leurs concitoyens, les gens qu'ils sont censés représenter, seraient obligés d'acheter ces véhicules.

Ce n'est pas une exigence relative aux véhicules à zéro émission; c'est une interdiction des véhicules à essence. Appelons les choses par leur nom: une interdiction d'acheter un véhicule à essence, quelles qu'en soient les conséquences. Si quelqu'un n'a pas accès à un réseau de bornes de recharge, tant pis pour lui; il devra quand même acheter un véhicule électrique. Voilà les conséquences du type de mesures dont parlent les libéraux.

Travaux des subsides

En premier lieu, nous n'avons pas la capacité de production d'électricité nécessaire pour mettre en œuvre cette norme dans tout le pays. Il faut de 10 à 15 ans pour autoriser et mettre en place une nouvelle centrale électrique. Nous devons donc augmenter massivement la demande d'électricité pour tous les véhicules électriques qu'il faudra recharger, en plus des thermopompes, mais il n'y a aucun plan pour augmenter concrètement notre production d'électricité. Là encore, il s'agit d'une négligence grave ou d'un déni total de la réalité.

Vient ensuite la question du coût, que personne ne connaît. Pendant une réunion de comité, j'ai demandé au sous-ministre de l'Environnement combien cela coûterait, et il m'a dit, en gros, qu'ils n'en ont aucune idée et qu'ils n'ont pas fait les calculs de bout en bout.

Passons à la question du transport de l'électricité, qui comporte deux aspects. Il y a le transport à travers le pays, dont il faudrait augmenter massivement la capacité. Combien cela coûterait-il? Ils n'en savent rien. Le ministère de l'Environnement a-t-il une idée? Non, j'ai posé la question et on ne le sait pas.

Nous en arrivons ensuite au transport local. Si tous les habitants de ma rue à Orangeville décidaient d'installer un chargeur de véhicule électrique, que 60 % d'entre eux devront posséder dans cinq ans, n'oublions pas, le réseau de transport local ne serait pas en mesure de satisfaire cette demande. Encore une fois, on ne peut pas télécharger l'électricité du gouvernement fédéral. Cela signifie qu'Orangeville Hydro devra apporter des améliorations pour le transport local. Combien cela va-t-il coûter? Personne ne le sait. Les libéraux le savent-ils? Non, ils ne le savent pas. Semblent-ils s'en soucier? Non, ils ne s'en soucient pas.

Par conséquent, les interdictions visant les véhicules à essence proposées par les libéraux sont totalement motivées par l'idéologie et elles ne reposent sur aucun plan. J'ai vu les libéraux proposer des mesures pour lesquelles ils avaient un plan au dos d'une serviette de table, mais au moins c'était un plan. C'est un plan très mauvais qu'ils ont élaboré en 10 secondes, et c'est souvent ainsi qu'ils gouvernent, mais dans ce cas-ci, il n'y a absolument aucun plan. Il n'y a aucun plan pour augmenter la capacité de production d'électricité, aucun plan pour augmenter la capacité de transport d'électricité et aucun plan pour augmenter la capacité locale de production d'électricité. Voilà où nous en sommes.

Qu'en pensent certains dirigeants des constructeurs automobiles? Bev Goodman, présidente et chef de la direction de Ford du Canada, a demandé l'annulation des normes relatives aux véhicules électriques. Kristian Aquilina, président de General Motors, a exhorté les libéraux à supprimer les normes relatives aux véhicules électriques, en disant qu'il est irréaliste de croire que le pays va passer de 5 ou 6 % à 20 % d'ici 2026, aussi bien dire maintenant.

Selon les constructeurs automobiles, les normes sont irréalistes et il est impossible de les respecter. Les libéraux ne connaissent pas le coût de la production d'électricité et ne savent pas comment ils vont procéder. Ils ne savent pas non plus comment ils vont procéder en ce qui concerne le transport d'électricité, tant à l'échelle nationale que locale. Ils ont fixé, pour les réseaux de recharge des véhicules électriques, des normes bien plus basses que celles de la Californie et de l'Union européenne. Il y a plus de voitures par chargeur pour des chargeurs qu'ils n'ont pas construits, et pourtant, les libéraux refusent d'annuler l'interdiction des véhicules à essence. Pourquoi? Parce qu'ils font passer l'idéologie avant la réalité.

Les seules personnes qui seront lésées par cette mesure sont les Canadiens qui souffrent déjà d'une crise du coût de la vie, d'une crise de l'inflation et d'une crise du logement. Ils ne peuvent pas se le permettre. Les conservateurs annuleraient les normes. Pourquoi les libéraux ne se rangent-ils pas de notre côté?

• (1035)

Corey Hogan (secrétaire parlementaire du ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, nous avons entendu des arguments comme « il n'y a tout simplement pas d'autres solutions », « les coûts sont prohibitifs » ou « il n'y a aucune raison d'interdire ». Il s'agissait d'arguments contre l'élimination progressive du plomb tétraéthyle, soit de l'essence au plomb. Nous avons également entendu des arguments évoquant l'atteinte à la liberté et la nécessité pour les gens d'avoir le droit de faire leur choix; ces arguments ont été utilisés contre les lois sur les ceintures de sécurité à l'époque.

Oui, le gouvernement doit gouverner avec discernement. Créer des règles ne devrait pas être le premier réflexe, mais je pense que nous pouvons convenir que nous avons un rôle à jouer en établissant un seuil. Ma question au député est la suivante: quel devrait être ce seuil? Le député a-t-il une contre-proposition, à part ne rien faire?

Kyle Seeback: Monsieur le Président, je n'en reviens pas. Le député a l'occasion de répondre aux critiques réelles et valables qui ont été exprimées: nous n'avons pas le potentiel de production d'électricité, nous n'avons pas la capacité de transport, notamment la capacité de transport local, nous n'avons pas le réseau de recharge de véhicules électriques et les PDG des entreprises disent également qu'ils ne peuvent pas satisfaire aux exigences. Le député nous répond que d'autres problèmes ont été réglés il y a une génération, alors pourquoi ne pouvons-nous pas régler ce problème?

Regardez les faits en face. Quel est le coût d'une telle mesure? Vous n'en avez aucune idée. Quel est le coût du réseau de transport? Vous n'en avez aucune idée. Quel est le coût du réseau de recharge? Vous n'en avez aucune idée. Avez-vous atteint l'un de ces objectifs avant l'entrée en vigueur de ces exigences? Non. Ils n'ont absolument aucune idée de ce dont ils parlent. L'idéologie prime sur la réalité.

Le vice-président: Avant de passer aux questions et observations, je rappelle aux députés qu'ils doivent s'adresser à la présidence. Le Président n'a, en fait, aucune idée sur ce débat.

La députée de Shefford a la parole.

[Français]

Andréanne Larouche (Shefford, BQ): Monsieur le Président, j'ai une question pour mon collègue.

D'abord, encore une fois, le débat d'aujourd'hui démontre qu'au Québec, on a manifestement une vision beaucoup plus verte et vraiment orientée vers cette transition pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Au bout du compte, cela va nous faire économiser des milliards de dollars en matière de santé publique et d'investissements pour les assurances et les infrastructures qui sont touchées par les épisodes de changements climatiques.

Travaux des subsides

Maintenant, au Canada, il y a Mobilité électrique Canada, un organisme qui, avec le temps, a vraiment accru son expertise et sa crédibilité. En fait, on voit que la norme de disponibilité des véhicules électriques ne va pas détruire les emplois dans le secteur automobile canadien. C'est plutôt, avec le temps, le manque de développement technologique qui va le faire. En effet, en ce moment, on ne produit pas de véhicules électriques au Canada.

Au lieu d'investir dans les compagnies pétrolières, si on mettait cet argent pour accompagner les producteurs et leur permettre de développer des véhicules électriques, ne serait-on pas plus gagnant?

[Traduction]

Kyle Seeback: Monsieur le Président, tout d'abord, en ce qui concerne les pertes économiques, je fais confiance aux estimations publiées par la *Revue canadienne d'économie* plutôt qu'à celles de l'organisme cité par la députée. Le fait est qu'il y a une vieille expression qui dit qu'il ne faut pas mettre la charrue avant les bœufs, et c'est ce qui se passe ici. Nous n'avons pas de plan pour la production d'électricité. Nous n'avons pas de plan pour le transport de l'électricité. Nous n'avons pas de plan pour le transport local de l'électricité. Nous n'avons pas de plan pour les réseaux de recharge.

Si nous n'avons rien de tout cela, tous les éléments nécessaires pour respecter les exigences, comment pouvons-nous les imposer? C'est là le problème. Le gouvernement n'a pas réfléchi à la manière de mettre en œuvre les exigences. Le seul résultat serait d'accroître les souffrances des Canadiens, qui souffrent déjà des politiques économiques du gouvernement libéral depuis 10 ans.

Warren Steinley (Regina—Lewvan, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de participer au débat. Le député est venu en Saskatchewan l'été dernier et nous avons rencontré des travailleurs de la raffinerie, des travailleurs du bâtiment, des tuyauteurs et des métallurgistes d'Evraz. Pas une seule fois les exigences relatives aux véhicules électriques n'ont été évoquées dans nos conversations. Il a pu voir notre province, avec ses vastes, belles et grandes distances. Il n'y a pas beaucoup de bornes de recharge et d'endroits disponibles pour recharger les véhicules électriques.

Ma seule question est la suivante: d'après le député, qui a réclaté des exigences relatives aux véhicules électriques? Je me demande à qui les libéraux ont parlé et qui a réellement demandé que cette politique soit mise en place.

• (1040)

Kyle Seeback: Monsieur le Président, j'aurais aimé qu'ils parlent à quelqu'un. Je dirais que nous avons fait un excellent voyage là-bas. Nous avons rencontré les excellents syndiqués du secteur de l'acier et d'autres qui construisent ce pays d'un océan à l'autre. Je ne pense pas que les libéraux aient parlé à qui que ce soit, car lorsque nous examinons les faits que j'ai soulignés à maintes reprises, nous constatons qu'ils n'ont pas de plan. Ils ont besoin d'un plan pour les aspects fondamentaux de la fabrication d'un véhicule zéro émission que les Canadiens pourront conduire et recharger, et ils n'ont pas de plan pour cela. Comme je l'ai dit, c'est entièrement l'idéologie libérale qui prime sur la réalité.

Wade Grant (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de m'exprimer sur cette question très importante pour les habitants de Vancouver Quadra et ceux de la Première Nation de Musqueam, d'où je viens, à l'embouchure du fleuve Fraser, près de la mer des Salish, dont l'habitat est sans aucun doute affecté par les changements climatiques.

J'interviens ici pour réagir à la motion dont nous sommes saisis et qui demande au gouvernement d'abandonner son engagement envers la chaîne d'approvisionnement des véhicules zéro émission, qui est essentiel à l'avenir du secteur automobile canadien.

La motion répète des points de discussion discrédités sur les coûts et tente d'enfermer les Canadiens dans un faux dilemme entre accessibilité financière et ambition. Elle tente d'effrayer les Canadiens en les détournant d'une politique climatique sensée et fondée sur des données. Elle fait référence à un prix qui n'a aucun fondement réaliste, à plusieurs chiffres qui ne proviennent d'aucune source politique indépendante ou du secteur manufacturier. Il semble que ces chiffres proviennent uniquement d'un ancien député en particulier, et c'est ainsi que je sais que la motion n'est pas présentée de bonne foi pour tous les Canadiens.

D'emblée, je souhaite être on ne peut plus clair: la réglementation n'interdirait pas les véhicules à essence en 2035. En fait, les véhicules hybrides, dont il existe de nombreux types, seraient pris en compte dans les objectifs, ce qui est un point important à préciser dès le départ. La motion n'est pas fondée sur des faits.

La vérité, c'est que la norme sur la disponibilité des véhicules électriques vise à garantir aux Canadiens l'accès à une gamme de véhicules électriques abordables. Ils auraient ainsi le choix de conduire des véhicules moins polluants, plus abordables et soutenus par une chaîne d'approvisionnement canadienne en pleine expansion. Il s'agit d'élargir le choix et de créer des emplois, des objectifs auxquels les députés d'en face semblent avoir renoncé dans leurs efforts pour s'opposer à toute politique visant à lutter contre les changements climatiques.

En réalité, les Canadiens ont envoyé un message lors des dernières élections, rejetant le type de discours que les conservateurs propagent. Manifestement, ce message n'a pas encore été entendu, car les conservateurs continuent d'importer un discours à l'américaine s'opposant aux véhicules zéro émission. Ils continuent d'attaquer les politiques qui luttent contre les changements climatiques, plutôt que de se concentrer sur une approche canadienne unifiée pour lutter contre les droits de douane américains, des droits de douane qui sont le danger réel et immédiat pour le secteur automobile canadien.

Remettons les pendules à l'heure: la motion laisse entendre que le gouvernement va interdire les véhicules à essence, ce qui est tout simplement faux. La norme sur la disponibilité des véhicules électriques n'interdirait pas les véhicules hybrides fonctionnant aussi à l'essence; elle introduirait progressivement des cibles pour la disponibilité de véhicules zéro émission moyennant une certaine souplesse quant à l'usage de véhicules hybrides rechargeables. Voilà le genre de mesures que les Canadiens veulent pour lutter contre les changements climatiques. Ils veulent plus d'options, des options purement canadiennes; c'est précisément ce qu'ils ont demandé quand ils nous ont confié le mandat de diriger le pays.

Les conservateurs ont également prétendu que le prix des véhicules augmenterait, contredisant ainsi le directeur parlementaire du budget selon qui la politique envisagée réduirait de 22 % le coût relatif des véhicules zéro émission d'ici 2035, comparativement à ce qu'il en coûterait si nous ne faisons rien. Le fardeau fiscal des consommateurs serait ainsi allégé et les fabricants seraient incités à mettre en marché des véhicules abordables à zéro émission, au bénéfice des consommateurs canadiens. Ce constat est fondé sur des données et non sur une idéologie ou sur la peur.

Travaux des subsides

N'oublions pas non plus que les véhicules hybrides seraient pris en compte selon la norme et que, pour les familles à la recherche de solutions abordables et pratiques, ces véhicules feraient office de passerelle vers un avenir moins pollué. Le règlement est conçu pour évoluer dans le temps, ce qui donnera aux fabricants et aux acheteurs la marge de manœuvre nécessaire pour réussir.

Les ventes de véhicules électriques légers continuent d'augmenter au Canada. Nous savons que la demande de véhicules zéro émission augmente. Loin d'être un argument politique, c'est une simple réalité commerciale. L'amélioration des véhicules électriques est constante: leur autonomie augmente, leur temps de recharge est plus court et leur prix baisse. Maintenant, la question n'est pas de savoir si les gens conduiront des véhicules zéro émission, mais si ces véhicules seront fabriqués au Canada ou ailleurs.

Pendant que les conservateurs font campagne contre les technologies qui transforment l'industrie automobile mondiale, les libéraux, eux, s'efforcent d'attirer la production au pays. Depuis 2020, le Canada a pu attirer plus de 34 milliards de dollars d'investissements dans la chaîne de valeur des batteries et des produits d'automobile, et nous n'allons pas nous arrêter là. Dans son programme électoral, le gouvernement s'est engagé à adopter six grands crédits d'impôt à l'investissement, notamment celui pour les technologies propres et celui pour l'investissement dans la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques. Ces outils sont destinés à attirer les investissements, à protéger les emplois canadiens et à faire en sorte que nos collectivités profitent des emplois de l'avenir.

• (1045)

Nous voulons que le Canada construise les voitures de demain, plutôt que de voir les autres le faire pour nous. Nous ne voulons pas obliger les Canadiens à acheter des véhicules électriques. Nous voulons pouvoir faire concurrence aux grandes entreprises internationales qui fabriquent déjà le genre de véhicules électriques que veulent les Canadiens. Nous voulons sauver notre industrie manufacturière tandis que l'administration américaine tente de la détruire. La plus grande menace pour le secteur canadien de l'automobile, ce sont les droits de douane américains et non les véhicules électriques.

Le gouvernement du Canada travaille en étroite collaboration avec le secteur canadien de l'automobile et avec des provinces comme l'Ontario et la Colombie-Britannique, d'où je viens, pour veiller à ce que notre secteur de l'automobile demeure concurrentiel. En fait, le Canada n'est pas le seul à suivre cette voie. C'est le cas de plus de 40 % du marché américain de l'automobile, de l'Union européenne, du Royaume-Uni et de la Chine, si ce n'est que la politique canadienne en matière de véhicules électriques est beaucoup plus souple. Nous autorisons les crédits pour les véhicules hybrides et nous offrons des services bancaires préférentiels. Nous travaillons également en étroite collaboration avec les provinces et l'industrie.

En 2024, l'Agence internationale de l'énergie a indiqué que les ventes mondiales de voitures électriques ont augmenté de plus de 25 % pour dépasser 17 millions d'unités et représenter un cinquième des ventes totales de voitures, ce qui rejoint les projections de l'Agence pour 2024.

Le nouveau gouvernement fédéral se concentre en particulier sur la protection des emplois dans le secteur de l'automobile et sur la croissance de l'économie canadienne afin qu'elle devienne la plus solide du G7. Il doit donc soutenir l'innovation. Les investissements

dans la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques sont particulièrement importants si nous voulons faire du Canada l'économie ayant la croissance la plus rapide du G7. C'est une approche proprement canadienne, qui trouve le juste équilibre entre ambition et pragmatisme.

Je sais que le coût de la vie inquiète de nombreux Canadiens, à juste titre d'ailleurs. C'est pourquoi le gouvernement a pris des mesures pour favoriser l'abordabilité par l'intermédiaire de sa stratégie élargie en matière de véhicules zéro émission. Nous avons investi dans des incitatifs pour les consommateurs, ce qui a aidé à stimuler le taux d'adoption des véhicules zéro émission, qui est passé de 3 % en 2019 à 15 % en 2024. Lors des dernières élections, le Parti libéral s'est engagé à rétablir un incitatif à l'achat, pouvant atteindre 5 000 \$, pour les véhicules zéro émission, une mesure qui soutient les travailleurs canadiens et qui renforce les chaînes d'approvisionnement nationales. Avec les remises provinciales, comme celles offertes chez nous, en Colombie-Britannique, les véhicules électriques sont devenus encore plus abordables pour le Canadien moyen.

Au même moment, nous aidons les Canadiens à alimenter leurs véhicules au travail et chez eux. Plus de 44 000 bornes de recharge publiques ont été installées dans tout le pays, et l'on prévoit en installer 33 900 autres, grâce aux unités de conformité et au Règlement sur les combustibles propres. Nous avons investi plus de 1,1 milliard de dollars par l'intermédiaire de la Banque de l'infrastructure du Canada et du Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro afin d'étendre le réseau des bornes de recharge pour véhicules électriques du Canada. Nous constatons essentiellement que l'infrastructure des bornes de recharge suit le rythme du nombre de véhicules électriques achetés au Canada, et nous comblons le fossé quant au nombre de bornes électriques qui seront nécessaires dans les années à venir.

Cependant, je souhaite être clair: la norme sur la disponibilité des véhicules électriques n'est qu'un pan d'une stratégie plus vaste. Le gouvernement travaille à tous les niveaux de la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques, ce qui comprend les minéraux critiques, la fabrication de batteries, l'assemblage et le recyclage de véhicules, la stimulation des investissements privés et la protection des travailleurs en mettant en place une politique industrielle intelligente. Il ne s'agit pas d'un seul règlement: nous avons une vision pour l'économie canadienne.

Nous avons l'occasion de devenir un chef de file dans un secteur de la fabrication en rapide expansion. Chaque étape de la création peut se dérouler ici dans le pays, et les véhicules zéro émission peuvent être construits par des Canadiens, pour les Canadiens. Les partenaires du secteur privé et les autres ordres de gouvernement ont également un rôle important à jouer dans la réalisation de cet objectif. Nous n'interdisons pas les véhicules à essence. Nous répondons simplement au marché. Nous répondons aux attentes des Canadiens.

Travaux des subsides

Le Canada a compris l'importance de construire une chaîne d'approvisionnement complète de bout en bout pour les batteries de véhicules électriques. Des investissements transformateurs créent des emplois bien rémunérés et assurent la prospérité de collectivités de tout le Canada. Un engagement en faveur des investissements durables dans cette chaîne d'approvisionnement au Canada fait partie de la transition vers la viabilité à long terme de la planète. N'oublions pas que les véhicules électriques et les véhicules à émission zéro ne sont pas des petits produits quelconques mis sur le marché. Il y a maintenant plusieurs choix en dehors de Tesla. Beaucoup plus de grandes entreprises du secteur de l'automobile ne se contentent plus de construire ces véhicules, mais elles investissent aussi au Canada pour établir cette chaîne d'approvisionnement ici, chez nous.

Le Canada se trouve dans une position unique pour devancer la concurrence. Il faut faire preuve de leadership en matière de climat. Il en va de notre avenir. Il faut agir pour mes enfants, mes petits-enfants, ainsi que les enfants et les petits-enfants de tout le monde. La réglementation contribuera à l'atteinte des objectifs du Canada relativement aux changements climatiques en l'émission d'environ 362 mégatonnes de gaz à effet de serre.

● (1050)

Ces effets cumulatifs aident le Canada à s'acquitter de ses obligations internationales d'une façon concrète et mesurable. Les émissions du secteur des transports sont tombées à des niveaux jamais vus depuis des décennies, ce qui prouve que nous pouvons faire croître notre économie tout en luttant contre les changements climatiques. Le Canada possède une faune et certains des habitats naturels les plus diversifiés et vastes de la planète. Il nous incombe d'assurer leur conservation et leur protection pour le présent et l'avenir et pour les sept générations à venir.

Il y aurait lieu de penser que le Parti conservateur souhaiterait travailler davantage en ce sens, mais soyons clairs au sujet du débat d'aujourd'hui. Le Parti conservateur a recours à la peur et à la désinformation pour marquer des points politiques, mais alors même qu'il réclame des choix, il n'offre aucun plan sur les émissions, aucun plan pour la création d'emplois, aucun plan en matière de commerce, aucun plan pour protéger le secteur manufacturier et aucun plan pour aider les Canadiens à assurer leur avenir. Le gouvernement, de son côté, le gouvernement travaille avec l'industrie automobile, les syndicats et des provinces comme l'Ontario, la Colombie-Britannique et le Québec, ainsi qu'avec les Canadiens de toutes les régions du pays, pour bâtir une économie moderne et propre qui fonctionne pour tout le monde.

Les Canadiens méritent mieux que cette motion. Nos enfants et nos petits-enfants méritent mieux que du théâtre politique. Ils méritent un Parlement tourné vers l'avenir et non vers le passé. C'est pourquoi je m'oppose à cette motion et me range du côté du Canada qui construit les voitures de demain, appuie les travailleurs d'aujourd'hui et garantit un air plus pur et des coûts moins élevés aux générations à venir.

Quand j'ai été élu par mes concitoyens dans Vancouver Quadra, je leur ai promis que je me battrais pour l'avenir, pour le climat, pour nos enfants et pour leurs convictions, et aujourd'hui, je suis heureux de le faire. La protection de notre environnement est un sujet auquel mes concitoyens accordent une grande importance, et c'est pour moi un honneur de parler en leur nom à la Chambre, en tant que premier membre de la Première Nation de Musqueam à être élu dans la circonscription de Vancouver Quadra. Je continue-

rai à me faire la voix de mes concitoyens et à me ranger du bon côté de l'histoire.

Todd Doherty (Cariboo—Prince George, PCC): Monsieur le Président, je félicite mon collègue d'en face pour son premier discours qui renferme beaucoup d'éléments à décortiquer.

Cette mesure législative soulève de nombreuses questions. Malgré les plans du gouvernement concernant les 26 ou 27 millions de véhicules qui sont actuellement en circulation, voici la question que je veux poser à mon collègue d'en face. Lorsqu'il s'est présenté pour représenter ses concitoyens, leur a-t-il dit, en ce qui concerne la norme de carboneutralité, que leur gouvernement leur interdirait d'acheter des véhicules à essence et les obligerait à acheter des véhicules électriques?

Si les libéraux sont si fiers de cette mesure, pourquoi ne l'ont-ils pas inscrite dans leur programme électoral?

Wade Grant: Monsieur le Président, je me souviens de l'époque où j'étais en 6^e et 7^e année. C'est mon enseignante, Valerie Jerome, la sœur de Harry Jerome, qui a commencé à me sensibiliser sur ce qui se passe avec le climat. Par la suite, j'ai toujours dit que j'adopterais une position ferme.

J'ai fait du porte-à-porte, en veillant à écouter mes concitoyens, qui m'ont dit que l'environnement était la seule question clé qu'ils voulaient que j'aborde. C'est ce que je continuerai à faire. C'est pour cela que je suis favorable à cette politique et que je siège de ce côté-ci de la Chambre: pour lutter contre le changement climatique et pour mes enfants et mes petits-enfants.

● (1055)

[Français]

Alexis Deschênes (Gaspésie—Les Îles-de-la-Madeleine—Lis-tuguj, BQ): Monsieur le Président, l'été dernier, les conservateurs ont réclamé qu'on impose une surtaxe de 100 % sur les véhicules électriques fabriqués en Chine. Quelques mois plus tard, le gouvernement libéral a imposé cette surtaxe sur les véhicules électriques fabriqués en Chine.

Bien sûr, nous partageons la préoccupation des conservateurs sur le coût des véhicules électriques. J'aimerais connaître la position du gouvernement à ce sujet. Selon un sondage Abacus qui a été publié hier, 53 % des Canadiens réclameraient que la surtaxe à l'importation que l'on impose sur les véhicules chinois, notamment à la demande des Américains, soit baissée pour rendre les véhicules électriques plus abordables.

Quelle est la position du gouvernement libéral vis-à-vis de cette demande?

[Traduction]

Wade Grant: Monsieur le Président, il est évident que nous voulons nous assurer que l'abordabilité est un élément clé de cette politique. C'est pourquoi nous allons stimuler des investissements record dans l'industrie des véhicules électriques et veiller à ce que ces véhicules soient construits chez nous, par des Canadiens et pour des Canadiens, afin qu'ils deviennent beaucoup plus abordables plus rapidement.

Travaux des subsides

L'hon. Arielle Kayabaga (London-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, je tiens remercier le député d'honorer le mandat que ses concitoyens lui ont confié. J'aimerais qu'il commente le fait que, pendant la campagne, les conservateurs ont parlé de tout sauf des droits de douane imposés au secteur de l'automobile. Le député pourrait peut-être s'exprimer sur le fait que, de ce côté-ci de la Chambre, nous nous soucions des emplois dans le corridor sud-ouest de l'Ontario et de tous les secteurs de l'industrie automobile qui sont touchés. Les conservateurs parlent de donner le choix aux Canadiens et de permettre aux consommateurs canadiens de choisir, mais pourquoi ne laissent-ils pas les Canadiens choisir le secteur des véhicules électriques également?

Wade Grant: Monsieur le Président, quand j'ai fait du porte-à-porte à Vancouver Quadra, une circonscription très sensibilisée à la cause de l'environnement, et quand je me suis rendu à l'école secondaire de mes enfants pour discuter avec les élèves, les gens m'ont dit que le changement climatique et les problèmes dont ils vont hériter constituent leur principale source d'inquiétude pour l'avenir. Nous voulons nous assurer que nous leur laisserons une planète où l'air est plus pur et où ils pourront aller pêcher et faire ce qu'ils veulent. Voilà ce à quoi je me suis engagé pour mes concitoyens.

Harb Gill (Windsor-Ouest, PCC): Monsieur le Président, la motion que l'opposition présente aujourd'hui porte sur l'abordabilité et la reddition de comptes. Les travailleurs et les fournisseurs du secteur de l'automobile de Windsor sont inquiets, car ces normes auront des répercussions sur leurs emplois. Quels engagements précis et assortis d'échéances le gouvernement va-t-il prendre pour préserver les emplois de l'actuel secteur de l'automobile à Windsor et veiller à ce qu'aucun travailleur ne soit laissé pour compte?

Wade Grant: Monsieur le Président, nous voulons bien sûr collaborer avec les industries. C'est ce que nous faisons, nous travaillons avec l'industrie et les travailleurs afin d'aller de l'avant en nous fondant sur une approche avertie. Nous n'abandonnerons aucun travailleur. Nous travaillerons pour les travailleurs. C'est ce que nous continuerons de faire de ce côté-ci de la Chambre.

L'hon. Bardish Chagger (Waterloo, Lib.): Monsieur le Président, je reconnais que les opinions et les points de vue divergent au sein de la Chambre. Nous savons qu'il n'y a pas de mauvais siège à la Chambre, et c'est toujours un honneur et un privilège de représenter les bonnes gens de la circonscription de Waterloo.

Le secrétaire parlementaire a mentionné l'approche des députés de l'opposition officielle et le fait qu'ils ne reconnaissent pas l'importance de la croissance économique et de la création de possibilités. Les véhicules électriques constituent justement l'une de ces possibilités. Je viens du Sud-Ouest de l'Ontario. Le secteur de l'automobile est un élément très important de notre économie, de l'emploi et du bien-être des collectivités. Il est intéressant de constater que l'opposition officielle choisit de s'attaquer aux véhicules électriques plutôt que de contester les droits de douane imposés par les États-Unis au Canada.

J'aimerais que le député explique pourquoi les conservateurs refusent d'admettre que le changement climatique est une réalité. Pourquoi s'en prennent-ils toujours au gouvernement et aux emplois canadiens au lieu de se pencher sur les véritables problèmes?

Wade Grant: Monsieur le Président, la plus grande menace qui pèse actuellement sur notre économie, ce sont les droits de douane américains, pas les véhicules électriques. Nous voulons assurer la croissance de notre économie, mais aussi protéger l'environnement pour les générations futures. Nous adopter différentes approches

pour y parvenir, car il n'y a pas de solution miracle. Nous devons adopter différentes approches, et celle-ci en est une parmi d'autres, afin de garantir que nos enfants, nos petits-enfants et les sept générations à venir hériteront d'une Terre meilleure qu'elle ne l'est aujourd'hui.

• (1100)

[Français]

Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Monsieur le Président, je suis soulagé de constater que mon collègue libéral a l'intention de voter contre la motion des conservateurs, mais j'aimerais quand même le questionner sur un autre élément en lien avec cette motion.

Il se vend présentement moins de véhicules électriques que par le passé. C'est notamment dû au sabotage fait par son gouvernement qui, de façon totalement fortuite et sans préavis, a décidé de couper dans les subventions pour les voitures électriques. Les gens ne savent maintenant plus si la subvention reviendra ou non. Le gouvernement est de retour au pouvoir, mais il n'a pourtant pris aucun engagement concernant le retour des subventions, ce qui crée une grande incertitude dans le marché.

J'aimerais savoir à quel moment le gouvernement va mettre fin à cette incertitude pour que les ventes puissent reprendre.

[Traduction]

Wade Grant: Monsieur le Président, notre programme électoral prévoyait le rétablissement de la prime de 5 000 \$ pour l'achat d'un véhicule électrique. Nous espérons que les ventes de véhicules électriques continueront d'augmenter dans un avenir proche.

Kerry Diotte (Edmonton Griesbach, PCC): Monsieur le Président, le député libéral d'en face parle de collaboration avec le secteur automobile et l'industrie. J'ai rencontré hier des représentants de l'industrie, et ils détestent ces obligations relatives aux véhicules. Ceux-ci devront être entièrement électriques d'ici 2026, alors que nous en sommes actuellement à 7,5 %.

Quelles sortes de lois draconiennes le gouvernement est-il prêt à adopter pour atteindre ces objectifs?

Wade Grant: Monsieur le Président, comme je l'ai dit, nous avons hâte de continuer à travailler avec le secteur automobile et avec les travailleurs afin de les accompagner dans cette transition, de manière à protéger ces emplois, l'avenir et notre environnement.

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je remercie le député d'avoir mentionné le fait que les conservateurs tentent de donner la fausse impression qu'il n'y aura plus de véhicules à essence dans 10 ans et le fait que cela nuit à l'ensemble de la population quand les conservateurs déforment une politique gouvernementale tout à fait sensée.

Le député pourrait-il nous faire part de ses réflexions sur les aspects négatifs de la désinformation pratiquée par le Parti conservateur?

Wade Grant: Monsieur le Président, je me souviens qu'il y a environ un mois, j'ai vu, sur les réseaux sociaux, plusieurs de mes amis et membres de ma famille publier des messages qui étaient manifestement des cas d'hypertrucage. Ils tenaient le même discours négatif et croyaient ce que disait le camp adverse. J'ai dû les appeler pour les rassurer et leur dire que ces choses n'étaient pas vraies.

Les libéraux agissent pour garantir une économie plus verte, mais ils ne vont pas carrément interdire les véhicules à essence.

[Français]

Mario Simard (Jonquière, BQ): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec le député de Repentigny.

Le moins que nous puissions dire, c'est que la lune de miel entre conservateurs et libéraux n'aura pas duré longtemps. Le nouveau couple, uni par le projet de loi C-5, est en train de se séparer ce matin en parlant de véhicules électriques. Les libéraux ne sont peut-être pas prêts à porter allégeance à l'ensemble des bêtises lorsque vient le temps de parler de transition énergétique et de tarification du carbone. Ils ne sont peut-être pas prêts à aller aussi loin que les conservateurs.

J'ai participé à beaucoup de journées de l'opposition des conservateurs, notamment à propos de la taxe sur le carbone. Qu'est-ce qui se répète aujourd'hui, avec cette motion? Qu'est-ce qui se répète, en cette nouvelle législature? Une chose m'apparaît fort claire: la motion d'aujourd'hui démontre encore une fois que le Parti conservateur est complètement déconnecté de la réalité québécoise. Non seulement il en est déconnecté, mais les députés conservateurs du Québec n'ont pas suffisamment d'influence au sein de leur caucus pour faire progresser les enjeux de la nation québécoise. Nous avons pu le voir cette semaine.

Comme on le sait, nous avons tenu une journée de l'opposition à propos des 800 millions de dollars qui ont été volés aux Québécois pour être remboursés au reste des Canadiens relativement à une taxe sur le carbone qui n'a pas été payée. Quel a été le réflexe de mes collègues du Parti conservateur? Ce fut de proposer un amendement disant que les 800 millions de dollars pourraient être remboursés si le Québec acceptait de mettre fin à sa bourse sur le carbone. Le Parti conservateur voulait dire au gouvernement du Québec comment agir en matière de tarification du carbone.

Souvenons-nous du psychodrame que nous avons vécu lors de la dernière législature alors que les conservateurs criaient que nous étions le « Bloc libéral » et que nous soutenions l'infâme taxe sur le carbone, une taxe qui ne s'appliquait pas au Québec. Ô miracle, les conservateurs ont maintenant vu la lumière au bout du tunnel et compris que cette fameuse taxe sur le carbone ne s'appliquait pas au Québec.

Revenons à la question des véhicules électriques. Je pense qu'il y a une question essentielle à se poser dans le cas qui nous occupe: qui a le plus à gagner dans l'électrification des transports et qui a le plus à perdre là-dedans? Ce que fait la motion des conservateurs, c'est choisir un camp. Elle choisit le camp de l'Alberta et du secteur gazier et pétrolier. Les gens qui ont à perdre quelque chose dans l'électrification des transports, c'est l'Alberta, le secteur pétrolier et gazier. Les gens qui ont à gagner quelque chose, c'est le Québec.

Le Québec, c'est quoi? Depuis les 30 dernières années, c'est la transition énergétique. C'est la mise en place d'une filière batterie, j'y reviendrai. C'est Hydro-Québec qui a développé une expertise sans commune mesure qui pourrait nous permettre de devenir la batterie de l'Amérique du Nord. Le Québec, c'est quoi encore? Le Québec, c'est un sous-sol qui est infiniment riche en minéraux critiques. C'est une électricité propre qui est accessible à tous à très faibles coûts. Personne ne paie son électricité à un prix aussi concurrentiel que ce que nous payons, au Québec. C'est un emplacement géographique favorable qui pourrait nous permettre de nous inscrire dans la filière batterie. C'est un écosystème industriel en

Travaux des subsides

pleine effervescence, à basse intensité carbonique. Pensons au secteur forestier. La forêt, c'est un puits de carbone qui nous permet de séquestrer le carbone quand on utilise le matériau bois. Pensons à l'aluminium du Québec, qui vient du secteur hydroélectrique. Si nous pouvons produire de l'aluminium et si les Américains sont dépendants de nous et de nos alumineries, c'est grâce à l'électricité propre du Québec. Le Québec, c'est donc tous ces avantages non négligeables qui nous dirigent vers un grand chamboulement et l'électrification des transports. Mes collègues conservateurs du Québec préfèrent pourtant se ranger du côté de l'Alberta.

À de nombreux endroits, même, la filière batterie qui est essentielle aux véhicules électriques au Québec est en pleine effervescence. Les investissements du Québec, ce n'est pas dans des stratégies de capture ou de séquestration du carbone dans l'Ouest. Les investissements du Québec, c'est dans cette filière batterie. La ministre québécoise, d'ailleurs, a indiqué à de nombreuses reprises que le Québec était en discussion avec une centaine d'entreprises pour développer ce type de projet.

• (1105)

Juste pour montrer la cohérence de ce que je dis, au Saguenay–Lac-Saint-Jean, dans ma région, les deux principaux projets qui risquent de se développer et de créer un boum économique sont liés au secteur de la batterie. Je parle de la filière du phosphate, avec First Phosphate et Ariane Phosphate. Ce sont deux grands projets.

Malheureusement, on n'entend jamais le député de Chicoutimi—Le Fjord nous parler de ça. Il a fait une campagne électorale pendant il préférerait nous parler de GNL Québec, un projet qui a été refusé par le gouvernement du Québec et qui n'avait pas d'avenir chez nous. Jamais on ne l'a entendu dire qu'on avait la possibilité de développer une filière du phosphate. Il faut mettre toutes nos billes là-dedans...

Le vice-président: Je dois interrompre le député de Jonquière. Il semble y avoir un téléphone près du pupitre qui cause de l'interférence avec le travail des interprètes. Il faudrait le déplacer.

Le député de Jonquière a la parole.

Mario Simard: Monsieur le Président, je présente mes excuses aux interprètes.

Je disais qu'avec leur motion d'aujourd'hui, ce que les conservateurs proposent, c'est de freiner l'élan du Québec, qui est en train de s'inscrire dans une économie à faible intensité carbonique. C'est de faire en sorte, peut-être, qu'on aura gaspillé nos investissements. C'est simple: si je regarde ça de façon très manichéenne, les conservateurs cherchent à nous maintenir dans le carcan pétrogazier. On l'a vu au cours de la législature passée et ils sont en train de faire la même affaire. Ce que font constamment les conservateurs, c'est de défendre bec et ongle la filière pétrogazière. Il faudrait que le Québec reste dépendant de la filière pétrogazière au lieu de développer ses propres infrastructures d'électricité propre. Or, ce serait complètement incohérent. C'est ce que je ne comprends pas, d'ailleurs, de mes collègues conservateurs.

Pourquoi faut-il électrifier les transports? Le secteur d'activité qui crée le plus d'émissions de gaz à effet de serre, ou GES, au Canada, c'est l'exploitation des sables bitumineux. L'autre grand secteur d'activité producteur d'émissions de GES, c'est le transport. L'électrification des transports vient réduire principalement la consommation de pétrole en plus de réduire nos émissions de GES. Si on ne croit pas à ça, c'est qu'on ne croit pas aux changements climatiques.

Travaux des subsides

Pire encore, c'est un moteur de développement économique essentiel au Québec. Je possède moi-même un véhicule électrique. Certains essaient de nous faire croire des calembredaines, c'est-à-dire que c'est une catastrophe d'avoir un véhicule électrique et que c'est compliqué. J'habite au Saguenay, à 665 kilomètres exactement du parlement. Je peux venir avec ma voiture. Je dois m'arrêter 20 minutes pour la recharger à une borne rapide et je peux repartir. Quand on conduit pendant six heures et demie, généralement, s'arrêter 20 minutes, ce n'est pas un luxe. Il n'y a donc pas de raison pour ne pas utiliser aujourd'hui, avec les nouvelles technologies, les véhicules électriques. Cependant, ce que souhaitent les conservateurs, c'est plutôt garder les gens dépendants du secteur pétrogazier.

Je vois cette motion comme quelque chose qui s'ajoute à ce qu'on a vu les années passées. L'ancien chef conservateur, Pierre Poilievre, est passé maître dans la capacité à élaborer des thèmes populistes qui n'ont pas de sens. Rappelons-nous qu'il était le champion en la matière. Aujourd'hui, les conservateurs s'en prennent aux véhicules électriques. Ils récupèrent le slogan du Parti conservateur du Québec: « Mon char, mon choix ». On dirait que c'est une question d'identité pour les conservateurs.

Je comprends qu'il peut y avoir des débats polarisants. Soit on est provie, soit on est prochoix. Eux, ils sont progaz et ils mettent ça en opposition avec les pro-électricité. Je ne peux pas comprendre qu'un parti sérieux dépose ce type de motion.

Toutefois, ce qu'il faut retenir surtout, c'est que, ce que cherchent à faire les conservateurs aujourd'hui, c'est défendre le secteur pétrogazier. Ils se sont unis au gouvernement sur le projet de loi C-5 pour défendre bec et ongle le secteur pétrogazier. La rhétorique du Parti conservateur, finalement, c'est un peu la même chose que la rhétorique que nous avons au Bloc québécois, c'est-à-dire que si c'est bon pour le Québec, si ça ne nuit pas au Québec, nous sommes en faveur. Eux, si c'est bon pour le secteur pétrogazier, si ça ne nuit pas au secteur pétrogazier, ils sont en faveur. Sinon, ils s'y opposent. C'est une motion qui va directement dans ce sens.

• (1110)

Ginette Lavack (secrétaire parlementaire de la ministre des Services aux Autochtones, Lib.): Monsieur le Président, comme mon collègue l'a mentionné, il y a vraiment des gagnants et des perdants dans tout ce qui est proposé dans cette motion. J'aimerais que le député précise en quoi l'avancement des véhicules électriques pourrait avoir des retombées très positives dans sa circonscription.

Mario Simard: Monsieur le Président, un Québécois qui décide de brancher sa voiture dans le réseau électrique d'Hydro-Québec prend de l'argent qu'il envoyait auparavant aux grandes pétrolières et à leurs actionnaires qui sont à l'extérieur du pays et le donne directement aux Québécois. Cet argent peut donc être réinvesti dans notre système de santé, dans le système d'éducation. Je ne vois pas pourquoi nous nous priverions de cette chance exceptionnelle que nous avons d'avoir un réseau électrique qui est efficace et qui n'est pas dispendieux. Pourquoi offririons-nous les sommes que nous investissons pour notre mobilité en Alberta pour contribuer à une...

Le vice-président: Je dois interrompre le député.

Le député de Louis-Saint-Laurent—Akiawenhrahk a la parole pour des questions ou des observations.

Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent—Akiawenhrahk, PCC): Monsieur le Président, j'apprécie le propos de mon collègue et je le remercie de son discours.

Malheureusement, il manque l'essence de notre motion. Notre motion ne vise pas à attaquer le véhicule électrique, bien au contraire. Il s'agit de donner aux gens l'occasion de choisir ce qu'ils souhaitent avoir comme véhicule, selon leurs propres besoins. Le député dit que le Parti conservateur est déconnecté de la réalité des Québécois. Pourtant, il y a quelques semaines, Pierre-Olivier Zappa a démontré qu'il s'était « débranché » de l'intérêt qu'il avait pour les voitures électriques. Est-ce que le député est en désaccord avec Monsef Derraji, un député libéral provincial, qui a dit que « c'est utopique de dire que l'objectif est réaliste, [qu']il devient de plus en plus irréaliste »? Il y a aussi le ministre Benoit Charrette qui a dit ceci: On l'a dit depuis le départ, on n'est pas dogmatique. Si on se rend compte avec les années que le marché n'est pas prêt, on va s'ajuster. C'est exactement ce que prévoit notre motion.

Pourquoi le député fait-il une distinction entre ce qu'il pense et ce que les Québécois pensent?

• (1115)

Mario Simard: Monsieur le Président, je ne reviendrai pas sur ce que M. Zappa a dit, qui était fort caricatural. Avec un véhicule à essence, j'ai déjà renversé de l'essence sur mes chaussures. Je ne me suis pas mis à dire que ça sentait l'essence dans ma voiture pendant quatre ou cinq semaines. C'était très caricatural et ça ne représente pas ce qu'est l'utilisation d'un véhicule électrique. Cela dit, ce qui m'embête fortement, c'est de voir des députés élus au Québec se lever, dans le cadre d'une journée de l'opposition, pour défendre un secteur d'activité économique qui ne rapporte absolument rien au Québec. L'électrification des transports permettrait au Québec de mieux tirer son épingle du jeu et de réussir à développer davantage la filière électrique. Ce que les conservateurs cherchent à faire, c'est mettre des bâtons dans les roues du Québec.

Patrick Weiler (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country, Lib.): Monsieur le Président, les deux provinces où la plupart des ventes de véhicules électriques se font sont la Colombie-Britannique et le Québec. Quelle est la caractéristique que ces deux provinces ont en commun et qui explique que la majorité de ces véhicules y soient vendus?

Mario Simard: Monsieur le Président, la réponse est probablement assez simple. C'est parce qu'on a offert des incitatifs. C'est parce qu'on a construit un réseau qui donne des services aux gens qui ont des véhicules électriques.

Les propositions des conservateurs ne vont pas dans ce sens-là. Ce qu'ils veulent faire, ce n'est pas développer la filière des véhicules électriques. La dernière chose que j'ai entendue des conservateurs, c'était qu'ils voulaient maintenir l'industrie du plastique. Ils ont dit cela pendant la campagne électorale. Ils veulent maintenir des pailles en plastique et ils veulent s'assurer qu'il y a davantage de véhicules à essence. Je trouve ça complètement incohérent avec la crise climatique qu'on affronte actuellement.

[Traduction]

Ted Falk (Provencher, PCC): Monsieur le Président, j'ai eu l'occasion de siéger avec le député à des comités, et je sais qu'il est très passionné par tout ce qui touche à l'environnement. J'ai une question, car je sais qu'il est tout aussi passionné par le Québec et la souveraineté québécoise.

Pourquoi le député accepte-t-il que le gouvernement impose sa volonté aux Québécois? Laissons le marché faire son travail au Québec, laissons les Québécois faire ce qu'ils souhaitent; pourquoi accepte-t-il que les Canadiens dictent leur conduite aux Québécois?

Travaux des subsides

[Français]

Mario Simard: Monsieur le Président, le Québec a déjà ses propres mesures législatives sur les véhicules zéro émission. Nous n'avons pas attendu le gouvernement fédéral. Lorsqu'il est question de transition énergétique, le Québec attend très rarement le gouvernement fédéral.

Ce qui est choquant, par contre, ce sont les milliards de dollars en provenance du Québec qui s'en vont dans la filière gazière et pétrolière. Nous avons payé 34 milliards de dollars pour un pipeline. D'ici 2024 à 2030...

Le vice-président: Nous reprenons le débat.

Le député de Repentigny a la parole.

Patrick Bonin (Repentigny, BQ): Monsieur le Président, ô que c'est intéressant, ce débat. Malheureusement, je pense qu'il faut le recadrer et le reconnaître pour ce qu'il est actuellement.

À l'international et ici même au Canada, il y a toute une campagne qui est déployée, entre autres par les pétrolières et par plusieurs manufacturiers et constructeurs automobiles, pour dénigrer toute action gouvernementale qui mènerait à une réduction de la consommation de pétrole. Ne nous trompons pas: la plupart des arguments avancés par mes collègues conservateurs aujourd'hui sont directement tirés du livre de l'industrie pétrolière, qui se débat pour garder ses parts de marché face à une évolution mondiale rapide de la technologie et des ventes de véhicules électriques. Dans ce qu'on entend aujourd'hui, il y a une panoplie d'énoncés qui sont une distorsion de la vérité. Je pense que, pour prendre part à un débat de fond et être responsables, les élus doivent donner l'information à leur population et cesser de promouvoir ce qui est essentiellement une propagande pétrolière.

Au pays, il y a malheureusement des constructeurs automobiles qui, actuellement, ne travaillent pas pour les Canadiens et les Canadiennes, et ce, à plusieurs égards. On peut penser entre autres au faible choix de petits véhicules abordables qu'ils mettent sur le marché. Cela s'applique autant aux véhicules à essence qu'aux véhicules électriques. D'ailleurs, la plupart des modèles de véhicules électriques offerts, qui sont d'ailleurs très peu fabriqués ici, sont de gros véhicules. Ils coûtent extrêmement cher et ne sont pas accessibles pour la classe moyenne. Les véhicules neufs sont de plus en plus chers en général.

Un des problèmes majeurs qu'on a en ce qui concerne l'offre de véhicules, c'est que les manufacturiers, par eux-mêmes, ne les mettent pas sur le marché. Ce que les conservateurs sont en train de proposer, c'est d'abolir toute obligation pour les manufacturiers de mettre sur le marché ces véhicules. À la suite de la COVID-19, il y a eu une pénurie de véhicules et plusieurs personnes attendaient près de deux ans avant d'avoir un véhicule électrique. Peu de modèles étaient offerts et les modèles les plus abordables n'étaient pas offerts. Pourquoi était-il aussi long d'obtenir ces véhicules ici? C'est parce que les manufacturiers, en raison d'une pénurie et de problèmes d'approvisionnement de pièces, entre autres, se sont vus obligés de privilégier les marchés où il y avait des contraintes, où ils étaient obligés de fournir des véhicules électriques. Cela veut dire que les endroits où il n'y avait pas d'obligation de vente de véhicules électriques passaient en dernier. C'est pour cela qu'il y a eu des retards et que les consommateurs n'avaient pas de choix.

Il est complètement illogique de penser que, si on laisse les constructeurs de véhicules électriques fonctionner selon une logique de libre marché, il y aura davantage de véhicules électriques.

Le passé nous démontre très clairement que ce n'est pas comme ça que ça fonctionne. Il faut réglementer les constructeurs et les responsabiliser pour qu'ils offrent de plus en plus de véhicules et aussi des véhicules électriques plus petits, ce qui est un problème actuellement.

En ce qui concerne la propagande qui est faite actuellement, on entend autant les pétrolières que les conservateurs dire qu'on ne laissera pas aux gens la possibilité de choisir leur véhicule. Ils laissent croire que, à partir de 2035, quelqu'un pourrait saisir un véhicule à essence appartenant à un citoyen. Ce n'est pas ça du tout. On parle de véhicules neufs. À partir de 2035, les véhicules neufs à essence ne pourraient plus être vendus. C'est dans 10 ans, alors que la technologie est déjà en place aujourd'hui pour permettre de remplacer les véhicules à essence par des véhicules électriques. Les gains sont majeurs.

Évidemment, on parlera un petit peu plus loin de la lutte contre les changements climatiques, du fait que le secteur des transports est problématique et du fait que les véhicules électriques font partie de la solution sans être la solution unique. Cependant, croire que nous pourrions atteindre nos objectifs au Canada en éliminant de la réglementation, des mesures et des programmes alors que le pays n'est déjà pas en voie d'atteindre ses objectifs de réduction de gaz à effet de serre, c'est de la pensée magique. Plus précisément, c'est l'absence totale de volonté des conservateurs de lutter contre les changements climatiques et de responsabiliser ce gouvernement à l'égard de ce qui est la plus grande menace mondiale selon l'Organisation mondiale de la santé.

● (1120)

La plus grande menace mondiale pour la santé, ce sont les changements climatiques. Ce n'est plus une fiction, c'est la réalité. On a les deux pieds dans les conséquences des changements climatiques, notamment les feux de forêt. Pour éviter que la situation s'aggrave davantage, il faut respecter la science et réduire les émissions, entre autres dans le secteur des transports. La plupart des scientifiques crédibles sur le climat s'entendent sur la cible de carboneutralité d'ici 2050. Il y a des réductions de grande ampleur à faire. On doit tenter de ne plus consommer de pétrole et de gaz ou, du moins, de ne plus en brûler d'ici 25 ans. On voit à quel point ça arrive rapidement. La science nous dit de réduire les émissions mondiales de moitié ou presque d'ici 2030. On est en retard.

Travaux des subsides

Dans le secteur des transports, on ne peut malheureusement pas mettre tout le monde dans des autobus. Il faut financer davantage les solutions de rechange au voiturage en solo, à savoir le transport collectif, l'autopartage, le covoiturage et le transport actif, entre autres. Il faut aussi s'attaquer au parc automobile. Il s'agit de s'assurer que le renouvellement du parc fait en sorte que l'on consomme moins avec, entre autres, les véhicules légers, qui font partie du problème. Une des solutions intéressantes au Québec et partout au Canada à plusieurs égards, c'est l'électrification des transports. Du point de vue de la lutte contre les changements climatiques, il y a une réduction majeure des émissions. Il est question de près de 65 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les 150 000 premiers kilomètres de véhicules, selon l'analyse du cycle de vie d'Hydro-Québec. Il est question de réduire de près de 80 % les émissions de gaz à effet de serre sur 300 000 kilomètres lorsqu'on compare un véhicule électrique alimenté par l'électricité renouvelable du Québec et un véhicule à essence. Du point de vue de la lutte contre les changements climatiques, on ne se pose pas la question; c'est un horizon à viser.

En ce qui a trait à la santé, malheureusement, les conservateurs parlent peu des enjeux actuels. Au pays, il y a des statistiques qui montrent les taux de mortalité en raison de la mauvaise qualité de l'air. Il est question de 2 000 décès prématurés. Il faut ajouter à cela ce qu'on appelle la comorbidité, à savoir les gens qui ont des problèmes cardiovasculaires, les gens qui se retrouvent à avoir des journées d'absentéisme au travail, les gens qui se retrouvent hospitalisés ou qui doivent aller aux urgences. Ces impacts de la qualité de l'air se chiffrent en milliards de dollars. Lutter contre les changements climatiques, c'est aussi nous assurer de réduire notre dépendance au pétrole et d'améliorer la qualité de l'air en réduisant les émissions liées à la combustion de ce pétrole. Comme je le disais, plus de 2 000 personnes meurent de manière prématurée chaque année, et ce, rien qu'à Montréal selon les statistiques qu'on regarde. Quand on passe d'un véhicule à essence à un véhicule électrique, les émissions dues à la combustion qui s'échappent par le bout du tuyau tombent à zéro, parce qu'il n'y a plus de combustion. Ainsi, il faut également considérer ça lorsqu'on parle de lutter contre les changements climatiques; ce sont des coûts de santé qui sont refileés au portefeuille des gens et que tout le monde paie. Quand on paie, il est aussi question de coûts humains. Tout le monde a une grand-mère ou un grand-père, qui, souvent, sont les premiers ou les premières à être affectés quand il y a des enjeux de qualité de l'air. C'est la même chose pour les jeunes enfants quand ils se développent. Malheureusement, les conservateurs et les constructeurs automobiles ne proposent pas de responsabilisation.

Sur le plan économique, on parle de plus de 10 milliards de dollars de pétrole importé chaque année, et ce, juste pour le Québec. On a tout à gagner d'un point de vue sociétal à faire le virage et à se libérer des énergies fossiles au Québec, qui a d'ailleurs joint la Beyond Oil and Gas Alliance, l'alliance au-delà du pétrole. Le gouvernement du Québec est très clair sur le fait que nous devons réduire notre dépendance au pétrole. Le Québec a dit non à de nouvelles explorations et exploitations pétrolières et gazières, et a dit oui aux solutions pour se libérer des hydrocarbures. Du point de vue économique et sociétal, on parle de plus de 10 milliards de dollars en importation. Le plus gros déficit de la balance commerciale du Québec vient de l'importation d'hydrocarbures. On choisit ce gros déficit au lieu d'alimenter entre autres Hydro-Québec et de garder notre argent pour nous par l'entremise des énergies renouvelables. C'est ce genre de projet de société dont nous avons besoin.

Nous n'avons pas besoin de davantage de pétrole et de gaz, comme le proposent les conservateurs.

• (1125)

Jacques Ramsay (secrétaire parlementaire du ministre de la Sécurité publique, Lib.): Monsieur le Président, le Québec passe aux véhicules électriques parce qu'il y a un réseau bien développé de bornes de recharge sur nos routes. J'aimerais entendre le député nous dire comment la norme de disponibilité des véhicules électriques va contribuer à l'essor d'un réseau pancanadien, et peut-être convaincre le reste du pays d'emboîter le pas au Québec.

J'aimerais également que le député nous dise à combien il estime le nombre de bornes de recharge qui devront être ajoutées à celles qui existent actuellement.

Patrick Bonin: Monsieur le Président, le fait d'avoir des normes en place fait qu'il y a de plus en plus de véhicules électriques et de plus en plus de demandes pour ceux-ci. Par conséquent, c'est de plus en plus intéressant de développer un système qui est de plus en plus utilisé.

Le Québec est un exemple, en effet, pour ce qui est du nombre de bornes électriques déployées. Le système actuel permet aux constructeurs qui ne respecteraient pas leur quota de vente de véhicules électriques de plutôt investir dans le déploiement de bornes de recharge et donc de contribuer à l'expansion du système de bornes de recharge dont on a besoin et qui est essentiel.

Quant au nombre de bornes de recharge nécessaires, je ne pourrais pas avancer le chiffre aujourd'hui, mais cela me ferait plaisir de revenir avec la réponse plus tard. De toute évidence, le Québec est en avance par rapport à plusieurs autres provinces là-dessus, et on pense que le gouvernement fédéral...

• (1130)

Le vice-président: Je dois interrompre le député, car son temps de réponse est écoulé.

Je cède la parole au député de Louis-Saint-Laurent—Akiawenhrahk

Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent—Akiawenhrahk, PCC): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Repentigny de son discours et je le félicite également pour son élection.

Le député a fait mention de l'empreinte environnementale des voitures, et c'est tout à fait légitime, mais rappelons que ce débat porte sur l'obligation de vendre uniquement des voitures électriques dès 2035 au Canada.

Je conduis moi-même une voiture électrique. La voiture électrique, c'est zéro émission. Toutefois, pour se rendre à l'obtention d'une voiture électrique, ça prend tous les minéraux. Est-ce que le député pourrait nous expliquer quelle est l'empreinte environnementale de la fabrication d'une voiture, qu'elle soit électrique ou dite conventionnelle?

Patrick Bonin: Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je pourrai partager avec mon collègue des études qui existent à ce sujet, réalisées, entre autres, par Hydro-Québec, instance de laquelle nous sommes très fiers.

Quatre sur cinq des facteurs avancés dans l'analyse du cycle de vie complet des véhicules démontrent que les véhicules électriques sont beaucoup plus avantageux. C'est vrai pour les émissions de gaz à effet de serre lorsque comparées à celles des véhicules à essence, mais c'est aussi vrai au chapitre des ressources naturelles utilisées. En effet, les ressources naturelles d'un véhicule à essence sont brûlées et donc utilisées en beaucoup plus grande quantité que dans le cas d'un véhicule électrique, dont les batteries au lithium sont d'ailleurs recyclables à 99 %. Quant au cobalt, j'informerai mon collègue que du cobalt est utilisé pour les véhicules à essence à l'étape du raffinage du pétrole et que ce ne sont pas tous les véhicules électriques qui ont du cobalt.

Néanmoins, il faut certainement améliorer l'ensemble du cycle de vie, y compris à l'étape de l'exploitation des minéraux. Nous sommes tout à fait d'accord sur cela. Il faut aussi réduire tout ça le plus possible à la source, bien sûr.

Le vice-président: Je tiens à rappeler qu'il y a deux règlements à la Chambre pour se faire reconnaître par la présidence. Il faut d'abord qu'un député soit à sa place.

Je cède la parole au député de Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères.

Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Monsieur le Président, je voudrais féliciter mon collègue de Repentigny pour son discours.

On sait que la stratégie d'électrification des transports est essentielle pour l'atteinte des objectifs de réduction de gaz à effet de serre et que le gouvernement libéral a arrêté de façon subite le financement pour les véhicules électriques.

Qu'est-ce que mon collègue pense du fait qu'on attend toujours et que le gouvernement a arrêté d'aider l'électrification des transports?

Patrick Bonin: Monsieur le Président, comme plusieurs, nous considérons que la manière dont le programme a été annulé est complètement inacceptable. Il n'y avait aucune prévisibilité pour l'industrie. Le gouvernement a agi très rapidement alors qu'il aurait pu donner un signal quant à la direction de ce programme au lieu de l'annuler du jour au lendemain. Il n'y a aujourd'hui que le gouvernement du Québec qui finance l'achat de véhicules électriques, qui sont très avantageux. On aimerait que le gouvernement fédéral revienne vers ça.

Évidemment, ça prend un budget. Nous avons demandé un budget notamment parce que des programmes comme celui-ci ne peuvent pas être déployés. Nous espérons qu'il y aura une bonification de ce programme pour aider les particuliers, y compris les moins bien nantis, à s'acheter un véhicule électrique. Nous demandons donc une bonification du plan d'action qui vise l'ensemble de la société pour améliorer la mobilité durable au pays.

* * *

[Traduction]

PRIVILÈGE

LE TÉMOIGNAGE DU MINISTRE DE L'ÉNERGIE ET DES RESSOURCES NATURELLES EN COMITÉ PLÉNIER

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole pour répondre à une question de privilège soulevée par la députée de Lakeland le vendredi 13 juin et portant sur les déclarations faites en comité plénier le mercredi soir.

Privilège

La députée a allégué que le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles a induit la Chambre en erreur concernant les déclarations qu'il a faites en réponse à sa question sur le processus et le contexte du projet de loi C-5. Ma collègue d'en face joue malheureusement à ce petit jeu politique qui consiste à essayer de prendre les autres en défaut. Les députés savent bien que la joute verbale des questions et réponses en comité plénier sert bien souvent à essayer de faire mal paraître un autre député. Cela peut arriver et cela arrive, mais il est hors de question qu'on prête au ministre l'intention d'avoir délibérément trompé la Chambre. Il n'a pas fait cela.

Le temps pour les réponses en comité plénier doit être proportionnel au temps servant à poser les questions. Comme les députés le comprendront, cela fait en sorte que les questions très courtes se prêtent mal à des réponses éclairées et contextualisées. C'est ce que le ministre tentait de faire en réponse à la question de la députée, pour lui présenter le contexte et le processus qui sera utilisé durant l'identification des projets.

Le processus proposé pour cibler les projets d'intérêt national comportera des consultations auprès de divers groupes de Canadiens, notamment les partenaires autochtones, les premiers ministres provinciaux, les entreprises, les groupes environnementaux et les investisseurs. Les politiciens ne prendront pas de décisions en vase clos, puisque le processus comprend des consultations sincères et approfondies auprès des groupes que je viens de mentionner.

Par souci de clarté et pour dissiper toute confusion que les remarques du ministre pourraient avoir causée, je voudrais mentionner aux députés que le ministre ne cherchait pas du tout à induire en erreur la Chambre ou ma collègue d'en face.

Nous nous excusons pour toute confusion que le débat de mercredi a pu créer. À mon sens, les précisions et la contextualisation apportées par le ministre sur le fonctionnement du processus qui permettra de déterminer si des projets sont d'intérêt national sont importantes pour tous les Canadiens. Il faut que les groupes et les personnes touchés par les projets en question participent réellement au processus. Il faut les écouter et les respecter. Après tout, c'est ce processus qui conditionnera la suite des choses.

Je fais remarquer pour terminer que les échanges qui préoccupent la députée se sont tenus mercredi soir. Or, la députée a attendu vendredi pour vous faire part de ses préoccupations, monsieur le Président. Je ne veux pas présumer des motifs qui auraient empêché la députée de soulever l'affaire plus vite, en l'occurrence le jeudi 12 juin, lorsque la Chambre a débattu pendant plus de six heures de la motion de l'opposition conservatrice. N'empêche que l'affaire n'a pas été signalée à la première occasion, et ce n'était pas une affaire qu'une députée d'expérience aurait soulevée après avoir attendu une journée et demie de séance.

• (1135)

Le vice-président: Je remercie le secrétaire parlementaire de ces précisions et de sa contribution au débat.

Nous reprenons le débat. Le député de Huron—Bruce a la parole.

*Travaux des subsides***TRAVAUX DES SUBSIDES**

MOTION DE L'OPPOSITION — LA VENTE DE VÉHICULES À ESSENCE

La Chambre reprend l'étude de la motion.

Ben Lobb (Huron—Bruce, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole aujourd'hui. C'est la première fois que je le fais depuis les dernières élections. J'aimerais remercier les électeurs de Huron—Bruce pour leur soutien au fil des ans. Je leur en suis sincèrement reconnaissant. Cela me rend humble, je dois l'avouer. Je voudrais également remercier ma famille et ma famille élargie pour le soutien qu'elles m'ont apporté au fil des ans. Je tiens à remercier également tous les fantastiques bénévoles. Tous les députés qui représentent une grande circonscription rurale et tous les candidats qui se sont présentés aux élections dans une grande circonscription rurale savent que c'est tout un défi. Nous avons des bénévoles dans chaque collectivité et chaque ville, et ils nous aident vraiment, en posant des affiches et en faisant du porte-à-porte. C'est vraiment un gros effort. Je les remercie tous.

Je vais partager mon temps de parole avec la députée d'Algonquin—Renfrew—Pembroke, une excellente collègue. Son intervention suivra la mienne et sera probablement 10 ou 20 fois meilleure que la mienne, mais nous entendrons l'intervention de tout le monde.

En ce qui concerne la norme proposée pour les véhicules électriques, je ne pense pas qu'il soit important de débattre de ce qu'une personne préfère. Si nous aimons un véhicule électrique, si nous aimons un camion électrique ou si nous aimons un camion diesel ou un camion à essence, c'est notre préférence. Nous sommes probablement tous d'accord pour dire que la question est de savoir si, d'ici 2035, nous souhaitons toujours acheter un véhicule à essence ou diesel adapté à notre mode de vie, que nous vivions dans une région rurale ou isolée ou que nous l'utilisions pour le travail. Je ne pense pas qu'il faille pénaliser qui que ce soit pour cela à hauteur de 20 000 \$ par véhicule. Je pense que la plupart des gens seront d'accord.

L'idée et l'évolution des véhicules électriques sont visibles chaque fois que nous prenons le volant. Alors que nous n'en voyions jamais, nous en voyons maintenant devant chaque épicerie. Quel que soit le quartier où nous faisons nos courses, nous en verrons un. Nous verrons des stations de recharge. Ce secteur a très bien évolué au cours des 15 à 20 dernières années et il est probable qu'il poursuive son expansion. Je ne pense pas que ce soit véritablement l'objet de notre débat ici. Il s'agit simplement de savoir comment nous allons sévir d'ici 2035 et pénaliser ceux pour qui cela ne fonctionnera probablement pas. En faisant cela, nous disons que les véhicules électriques sont pour tout le monde. Je ne pense pas que les Canadiens disent cela.

Pour prendre l'exemple le plus simpliste, j'avais une tronçonneuse et un taille-bordure à essence. Mon voisin vend des tronçonneuses, des perceuses, des tondeuses à gazon et ainsi de suite de marque Makita à batterie. Un jour, il m'a dit que je n'étais qu'un guerrier de fin de semaine, sans vouloir m'offenser, et il m'a demandé pourquoi je ne m'étais pas procuré l'un de ces outils, parce que je n'aurais pas à craindre qu'il ne démarre pas au moment voulu, etc. J'ai répondu que je ne savais pas. Il m'a prêté le sien. Le lendemain, je suis allé lui dire que j'allais en acheter un, et j'ai commencé par le taille-bordure à batterie, qui est fantastique.

En fait, tout est lié à la demande du marché. J'ai vu une meilleure option qui fonctionnait pour moi. Pour quelqu'un qui travaille dans

l'industrie forestière, une tronçonneuse qui fonctionne avec une batterie de 18 volts ou peu importe combien de volts n'est pas une bonne option, mais pour un guerrier de fin de semaine comme moi, qui doit couper quelques branches ou élaguer un petit arbre, cela fonctionne à merveille. Je pense qu'il s'agit d'une approche beaucoup plus logique et sensée que les Canadiens adopteraient.

Que nous ayons 25 ans, près de 50 ans ou 80 ans, nous pouvons prendre les décisions qui fonctionnent le mieux pour nous. Personne ne veut aller chercher la scie dans son cabanon. Si nous ne l'utilisons qu'une fois par mois pendant l'été, nous voulons que l'outil fonctionne. Les outils à batterie fonctionnent toujours.

Il y a deux autres facteurs à prendre en considération. Je viens de l'Ontario, et ce qui me préoccupe, c'est le réseau d'électricité actuel. J'ai vérifié ce matin, juste avant mon intervention, et la demande pour l'Ontario était d'environ 17 500 mégawatts, et elle va continuer d'augmenter tout au long de la journée pour atteindre probablement environ 20 000 mégawatts. L'offre et la demande d'électricité en Ontario font que la pression sur le réseau est plutôt forte lorsqu'arrivent juin et juillet et la saison de la climatisation, etc. La date butoir de 2035 sera serrée pour l'Ontario.

• (1140)

Je suis sûr que tous les politiciens diront que nous pouvons relever le défi, mais si nous posons la question aux gens qui doivent construire les centrales électriques, ceux-ci sont peut-être un peu sceptiques, surtout compte tenu de toutes les formalités administratives que suppose une nouvelle construction, quelle que soit la source d'énergie. Le réseau d'électricité doit représenter une composante importante; cela doit faire partie de l'équation.

La Société indépendante d'exploitation du réseau d'électricité a publié un rapport en 2024 qui décrivait essentiellement les deux facteurs les plus importants dans la croissance de la demande d'électricité en Ontario d'ici 2050. Le premier, dont nous parlons aujourd'hui, est l'obligation relative aux voitures électriques. L'autre fait partie d'une promesse électorale à laquelle je suis sûr que le gouvernement essaiera de donner suite: tous les centres de données qui seront nécessaires pour l'intelligence artificielle. Ces deux facteurs de croissance de la consommation d'électricité d'ici 2025 risquent de vraiment nous mettre dans le pétrin.

À titre indicatif, environ 200 000 véhicules électriques utiliseront près de 5 000 mégawatts en moyenne. À mesure que le parc continuera de croître, si nous ajoutons 20 000, 30 000 ou 40 000 véhicules électriques chaque année à une province donnée, cela va vraiment gruger l'offre d'électricité. Ce que nous devons faire collectivement à la Chambre, c'est dire que nous savons que les gens aiment les véhicules électriques et que nous voulons pouvoir donner aux fabricants d'automobiles la capacité de construire ces véhicules, mais que nous ne pouvons pas coincer les gens ordinaires en Ontario en faisant grimper la demande en électricité.

Nous avons vu ce qui est arrivé en Californie il y a quelques années. Gavin Newsom a dû dire aux Californiens que certains jours et à certaines heures ils ne pourraient pas charger leurs voitures. C'est une chose pour une personne à la retraite qui n'a pas à tout faire en même temps, mais c'est tout autre chose pour un parent qui doit courir au hockey, au baseball, au soccer et au cours de musique, en plus d'aller au travail. Pour ces parents, limiter les périodes de charge pourrait être plus ennuyeux. Je ne cherche pas à faire peur en disant cela, car je ne fais que relater ce qui s'est produit, sans doute à cause d'une mauvaise planification du réseau électrique et d'autres conditions.

J'estime que nous devons tenir compte de tout le cycle. C'est une réalité de notre mandat en prévision de la date butoir de 2035, et ce sera un défi. Selon le rapport de la Société indépendante d'exploitation du réseau d'électricité, de nouveaux projets de production d'électricité sous une forme ou une autre pourraient voir le jour d'ici 2035, mais chaque jour qui passe nous rapproche de l'échéance.

L'autre chose dont je veux absolument parler est la notion de cycle de vie complet. Il y a des années de cela, j'ai travaillé dans le secteur de la fabrication de pièces d'automobile. Je veux donc parler du recyclage des batteries, ce qui est une autre réalité. Si, année après année, nous ajoutons des centaines de milliers de véhicules mus par des batteries électriques, il faut savoir qu'il ne sera pas possible de simplement envoyer ces véhicules à la casse. Toute l'industrie et les gouvernements qui font la promotion de ces véhicules devront assurer le recyclage de ces véhicules de façon sécuritaire, écologique et éthique.

Certes, les recycleurs prélèveront tout le nickel et le cobalt qu'ils pourront retirer, parce que c'est la partie lucrative du recyclage, mais il y a aussi les plastiques, le cuivre et l'aluminium; autant d'éléments qui devraient être retirés de façon éthique. Une entreprise américaine de recyclage, Li-Cycle, s'est récemment placée sous la protection de la loi américaine sur les faillites, ce qu'elle n'aurait pas fait si le recyclage des batteries lui avait permis de faire des tonnes d'argent. Or, elle n'est pas parvenue à réduire ses coûts assez rapidement pour s'en sortir.

Si l'on considère tout le cycle de vie, alors les choses prennent sens. Si les gouvernements et nous-mêmes nous lançons dans la promotion de ce secteur, il nous faudra considérer le cycle de vie complet pour ce secteur. Nous devons trouver un moyen de recycler les véhicules en fin de vie utile. Si nous prétendons qu'un véhicule électrique est écologique parce qu'il n'émet pas de gaz à effet de serre, ce avec quoi je suis d'accord, alors nous devons être en mesure de recycler toute la voiture.

• (1145)

Dominique O'Rourke (Guelph, Lib.): Monsieur le Président, je tiens d'abord à féliciter le député de Huron—Bruce pour sa réélection.

J'adore entendre les conservateurs parler de la façon d'aller chercher l'adhésion à un projet, notamment pour ce qui est du recyclage non seulement des véhicules électriques, mais aussi, espérons-le, de tous les véhicules.

Je tiens à souligner qu'il demeurera possible de vendre des modèles hybrides neufs après 2035 et que l'achat de véhicules à essence d'occasion ne sera pas interdit. Nous travaillons donc en vue d'atteindre une cible. Les préoccupations du député ne semblent pas vraiment concerner les véhicules électriques, mais plutôt les conditions.

Travaux des subsides

Le député appuiera-t-il le projet de loi sur l'économie canadienne unifiée, qui prévoit des investissements importants dans les énergies propres et vertes? Appuiera-t-il d'autres investissements dans des bornes de recharge pour véhicules électriques afin d'atténuer le stress lié à l'autonomie des batteries?

Ben Lobb: Monsieur le Président, en ce qui a trait au problème que la députée décrit, elle verra, si elle se rend à l'extérieur de Guelph, que de très nombreuses personnes gagnent leur vie avec une camionnette. Que ce soit des entrepreneurs, ou qu'ils s'adonnent à d'autres activités, elles possèdent une camionnette.

La réalité d'aujourd'hui... prenons l'exemple d'une camionnette Ford électrique. Elle répond bien aux besoins de quiconque circule sur la route sans tirer quoi que ce soit, mais dès que le véhicule traîne une remorque quelque peu chargée, la batterie ne dure pas. Ce n'est pas une critique visant Ford; c'est tout simplement la réalité. Les gens ont besoin d'un moteur à combustion pour accomplir le travail. Cela ne veut pas dire que, dans l'avenir, ce ne serait pas possible, mais les libéraux menotent Ford, GM, Dodge et tous les autres constructeurs. Faites-en un objectif, mais la proposition, telle qu'elle est formulée, est trop stricte pour le moment.

[Français]

Andréanne Larouche (Shefford, BQ): Monsieur le Président, depuis ce matin, les discussions portent beaucoup sur l'aspect économique de la question. Or, je surveille cette question de près, notamment en ce qui concerne l'industrie automobile. La circonscription de Shefford, entre autres la ville de Granby, est connue pour ses nombreux concessionnaires automobiles. Cette industrie est très présente dans Shefford. Je me tiens donc au courant de la situation et je rencontre les concessionnaires régulièrement.

J'ai retrouvé un courriel que l'Association des industries de l'automobile du Canada m'a envoyé récemment. Je vérifiais quels étaient les problèmes relatifs aux véhicules zéro émission, les véhicules électriques. Or, dans le courriel, on me parlait de la question du droit de réparer des automobiles, mais aussi et surtout des répercussions des droits de douane sur l'industrie de l'automobile.

Est-ce que mon collègue est d'accord sur le fait que, si on veut parler d'économie, il y a beaucoup d'autres problèmes qu'on devrait mettre de l'avant, bien avant cette question?

• (1150)

[Traduction]

Ben Lobb: Monsieur le Président, je prierais l'honorable députée de parler aux directeurs de concession d'automobiles dès maintenant et de leur demander quel sera l'état de leurs ventes de véhicules électriques lorsque les rabais et les subventions gouvernementales diminueront. Nous pouvons examiner les données des six premiers mois de l'année, et nous savons que les ventes ont diminué parce que les subventions ont été réduites.

Selon moi, il faut aussi voir comment le moteur à combustion a évolué au cours des 30 dernières années, en particulier celui des camionnettes équipées d'un moteur V8. Dans le passé lointain, la consommation d'essence d'une camionnette Ford était d'environ huit milles au gallon. Il y a une vingtaine d'années, elle aurait été de 13 ou 14 milles au gallon, et maintenant, quiconque roule tranquillement sur la route fait tout près de 30 milles au gallon. C'est là une énorme innovation.

Travaux des subsides

Il y a d'autres éléments, par exemple les soupapes de recyclage des gaz d'échappement, ou RGE, qui sont boulonnées sur le collecteur d'échappement. Ces pièces aident à recycler les émissions. Nous avons les convertisseurs catalytiques. Ce qui sortait du tuyau arrière d'échappement d'un camion il y a 30 ans n'a rien à voir aujourd'hui avec ce qu'il en est d'un camion neuf aujourd'hui.

Scot Davidson (New Tecumseth—Gwillimbury, PCC): Monsieur le Président, j'aime la façon dont mon collègue parle en réalité. La réalité est que nous savons que le gouvernement a oublié les Canadiens des régions rurales. Le député parle d'électricité. Les libéraux ne sont pas doués pour les mathématiques. Dans ma circonscription, beaucoup de gens ont encore un service à 60 ampères; dans la vieille région des chalets, le service est à 100 ampères.

Le gouvernement a proposé les thermopompes. Le fait est qu'il y a des gens qui ne peuvent même pas lancer une thermopompe, encore moins un chargeur électrique qui nécessite 30 ampères. Ils ont un four qui consomme 30 ampères et une sècheuse qui en prend 20.

Je me demande si le député pourrait en dire un peu plus sur notre problème d'alimentation en électricité.

Ben Lobb: Monsieur le Président, tout cela est pris en considération. Je sais que l'honorable député aime bien les motoneiges et les scies mécaniques et tout cela. Nous pouvons nous rappeler les motoneiges d'il y a 30 ans, une époque où pas une seule motoneige au pays était dotée d'un moteur à quatre temps. Toutes avaient un moteur à deux temps et utilisaient un carburant mixte dont nous pouvions sentir les émanations à cinq kilomètres de distance. La plupart de ces véhicules ont maintenant un moteur à quatre temps, et il n'est plus nécessaire de recourir à un carburant mixte. Même dans le domaine des véhicules récréatifs, l'innovation est présente.

Cheryl Gallant (Algonquin—Renfrew—Pembroke, PCC): Monsieur le Président, je suis heureuse de prendre la parole au nom des Canadiens d'Algonquin—Renfrew—Pembroke qui sont fermement attachés à leur voiture.

Le plan libéral visant à interdire le moteur à combustion interne est un acte de pur vandalisme économique. Cette exigence relative aux ventes de voitures sortie tout droit de l'ère soviétique, combinée aux droits de douane de Trump sur les automobiles, signe la mort de la construction automobile au Canada. Il s'agit d'un suicide assisté par le gouvernement qui est imposé à l'industrie automobile canadienne.

Laisser cette horrible politique libérale suivre son cours provoquerait des dégâts qui s'étendraient bien au-delà du secteur automobile. Cette politique régressive nuirait aux Canadiens à faible revenu, aux étudiants et aux réfugiés. Il s'agit d'une politique idiote et discriminatoire à l'égard des Canadiens des régions rurales et des membres des communautés isolées des Premières Nations. Cette politique fièrement socialiste ferait grimper les prix de l'électricité tout en nous forçant à raser nos espaces paradisiaques pour y installer des parcs de panneaux solaires.

Au cours des 10 dernières années sous le règne des libéraux, nous avons vu des politiques ouvertement communistes ou marxistes. Prenons par exemple le projet des libéraux de fouiller le domicile de 2,3 millions de Canadiens à la recherche d'armes à feu qui paraissent effrayantes à ceux qui ne connaissent rien à la chasse. Il y a aussi le projet d'interdire les emballages alimentaires en plastique, de sorte que les Canadiens mangeront moins d'aliments, de fruits et de légumes frais et seront forcés à manger des aliments bourrés d'agents de conservation.

Cette interdiction touchant les voitures a des airs de Che Guevara. C'était une chose lorsque nous avions un premier ministre qui faisait des déclarations stupides, comme de dire que le budget s'équilibrerait de lui-même ou qu'il ne pensait pas à la politique monétaire. Or, même après avoir remplacé le professeur de théâtre par un économiste, nous sommes toujours aux prises avec un gouvernement déterminé à poursuivre cette folie économique.

Pour que les Canadiens comprennent bien, les libéraux proposent d'infliger de lourdes amendes aux constructeurs automobiles qui ne vendent pas suffisamment de véhicules électriques. Il est évident que les constructeurs automobiles ne peuvent pas forcer les gens à acheter leurs véhicules électriques, surtout s'ils n'en fabriquent pas à l'heure actuelle. Comment les constructeurs automobiles feront-ils pour vendre assez de véhicules électriques? Ils augmenteront fortement le prix des véhicules à combustion interne. Quand les prix augmentent, la demande diminue.

Malheureusement, les constructeurs automobiles qui ne produisent actuellement aucun véhicule à zéro émission devront soit quitter entièrement le marché canadien, soit payer une taxe de 20 000 \$ par véhicule non électrique qu'ils vendent. Il en résultera des prix beaucoup plus élevés, moins de concurrence et moins de choix pour les consommateurs. Avec cette politique, les seuls gagnants sont les constructeurs qui ne produisent que des voitures électriques, comme Tesla et BYD. C'est bien beau pour les États-Unis et la Chine, mais cela rend le Canada encore plus dépendant de deux pays qui n'ont pas toujours nos intérêts à cœur.

Le directeur parlementaire du budget a récemment indiqué que le prix des véhicules électriques devrait baisser de 30 % pour que cette exigence fonctionne. Comme cela ne risque pas d'arriver avec des droits de douane de 100 % sur les véhicules électriques chinois, la seule option serait d'augmenter le prix des véhicules à combustion interne de 30 %. Cela équivaut en fait à une taxe de 20 000 \$ sur les voitures. Des millions de Canadiens se verraient ainsi exclus du marché des voitures neuves et se tourneraient alors vers le marché des voitures d'occasion. Le prix des voitures d'occasion augmenterait. Les Canadiens qui pouvaient tout juste se permettre une voiture neuve seraient contraints d'acheter une voiture d'occasion. Les Canadiens qui pouvaient tout juste se permettre d'acheter une voiture d'occasion seraient contraints de s'endetter davantage ou de se passer complètement de véhicule.

Cela pourrait être une option pour quelqu'un qui a les moyens de louer un logement ou d'acheter une maison dans une grande ville desservie par le transport en commun. Ceux qui vivent en dehors des grandes villes, comme les 108 000 habitants de ma circonscription, n'auraient aucune option. Cela signifie qu'ils ne pourraient pas travailler. Peut-être que le gouvernement prévoit donner les emplois ainsi libérés aux travailleurs de l'automobile qui seront mis à pied.

En augmentant le prix des véhicules neufs, la demande diminue, ce qui signifie que la production doit baisser. Moins de voitures vendues signifie moins d'emplois dans l'industrie. Cela signifie moins d'employés dans les usines automobiles, moins d'employés dans le secteur des pièces automobiles et moins de vendeurs de voitures. Les personnes mises à pied réduiraient leurs dépenses, ce qui entraînerait une diminution des emplois dans les secteurs des services. Ceux qui pourraient encore se permettre d'acheter un véhicule auraient moins d'argent à dépenser compte tenu du prix plus élevé qu'ils auront dû payer.

Rien de cela n'est une surprise pour le gouvernement. Tout cela est clairement énoncé dans la réglementation: les véhicules à zéro émission « devraient généralement coûter plus cher que les véhicules conventionnels, et cette augmentation du prix des véhicules pourrait entraîner une réduction de la quantité de véhicules achetés ».

• (1155)

Selon ses propres estimations, cette politique coûterait 54 milliards de dollars supplémentaires aux Canadiens. Appauvrir les Canadiens est vraiment la marque de commerce du gouvernement libéral. Les Canadiens à faible revenu ne pourront pas se permettre d'acheter une voiture, mais ils seront tout de même obligés de payer des impôts pour subventionner les BMW électriques achetées par les Canadiens qui en ont les moyens.

Cette politique est clairement discriminatoire envers les Canadiens des régions rurales et éloignées. En empêchant des millions de Canadiens d'acheter une voiture, la politique du gouvernement aura des effets dévastateurs sur les collectivités rurales. Sans moyen de transport abordable pour se rendre au travail ou chez le médecin, ces Canadiens seront contraints de quitter leur foyer et de déménager en ville.

Même les Canadiens vivant en milieu rural qui ont la chance de pouvoir s'offrir un véhicule électrique pourraient se retrouver coincés lorsque la température baisse. Malgré les affirmations répétées des ministres libéraux, le Canada n'est pas la Norvège. J'ai eu l'occasion de me rendre dans le nord de la Norvège pour observer les Forces armées canadiennes participer à des exercices de l'OTAN. La capitale norvégienne, Oslo, se trouve à quelques degrés seulement du cercle arctique. C'est une superpuissance des Jeux olympiques d'hiver, mais c'est aussi un pays côtier au climat plus doux que celui du Canada. En janvier, à Ottawa, il fait 10 degrés Celsius de moins qu'à Oslo.

Le Canada est également 26 fois plus grand. Dès qu'on roule vers le nord sur la route transcanadienne, il fait beaucoup plus froid. À -25 °C, l'autonomie d'un véhicule électrique diminue de moitié. Ce facteur a peut-être peu d'importance dans une grande ville où le trajet pour se rendre au travail et en revenir est de 40 kilomètres, mais dans les collectivités rurales au Canada, le trajet pour se rendre à l'hôpital le plus près peut facilement excéder l'autonomie d'un véhicule électrique.

Nous n'avons même pas abordé la fiabilité du réseau électrique dans les régions rurales et éloignées du Canada. Durant les tempêtes de verglas, l'électricité est rétablie beaucoup plus rapidement dans les villes que dans les régions éloignées. Pour les résidents des grandes villes, il est inconcevable d'être privés d'électricité pendant trois semaines. Pour les habitants des régions rurales, c'est une réalité.

Qu'il s'agisse d'une tempête de verglas, d'une tempête solaire ou d'une cyberattaque, pour les Canadiens des régions rurales qui sont obligés d'acheter un véhicule électrique, le résultat est le même: lorsque la batterie de leur véhicule électrique est épuisée, ils sont coincés. Ils ne peuvent pas se rendre à l'épicerie. Les ambulances électriques ne peuvent pas venir les chercher s'ils sont malades ou blessés. Les camions d'incendie électriques ne peuvent pas éteindre les feux. Sans électricité, des gens mourront.

Cette politique libérale est manifestement discriminatoire à l'égard des habitants des collectivités rurales et éloignées. Les vieux libéraux fatigués adorent nier la réalité qu'ils révèlent dans leurs ré-

Travaux des subsides

glements. Ils nous regarderont droit dans les yeux en nous disant qu'ils réduisent le coût de la vie. Nous pouvons littéralement leur citer leurs propres règlements, ils ne se croiront toujours pas.

Cette politique rendra les voitures inabordable pour des millions de personnes, mais le plan ne s'arrête pas là. La société exploitant l'électricité en Ontario a conclu que, pour atteindre l'objectif de carboneutralité en utilisant uniquement des énergies renouvelables, il faudrait une superficie 400 fois plus grande que Toronto. Combien d'arbres devront mourir pour que le rêve des libéraux devienne réalité?

Le gouvernement libéral s'est récemment engagé à remettre en état 30 % des terres aménagées. Le gouvernement est en guerre contre lui-même. Le fier ministre socialiste a-t-il enfin abandonné son opposition à l'énergie nucléaire? Lorsque le ministre a déclaré la fin de la construction de routes, était-ce un avant-goût d'un Canada sans voiture?

L'obligation d'adopter rapidement les véhicules électriques avant que l'infrastructure électrique ne soit prête fera augmenter les prix de l'énergie. Il ne suffit pas de construire plus de bornes de recharge pour véhicules électriques: tous les transformateurs locaux, dans toutes les communautés, devront être remplacés. L'Électro-Fédération Canada estime que ce changement coûtera 350 milliards de dollars, et les consommateurs en paieront le prix. La pauvreté énergétique augmentera.

Grâce au leadership de Pierre Poilievre, les Canadiens sont libérés de la taxe sur le carbone. Le Parti libéral fera fondre tous ces gains à cause des prix d'électricité plus élevés. L'électricité et les voitures coûteront plus cher aux Canadiens.

Les Canadiens des régions rurales qui n'ont pas les moyens d'acheter une voiture n'auront d'autre choix que de déménager en ville. Notre industrie automobile nationale ne sera plus. Les Canadiens seront obligés de payer des impôts plus élevés pour subventionner les fabricants de batteries et les voitures à 60 000 \$. Cette politique aggravera la situation de tous les Canadiens.

• (1200)

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, ce discours ne contenait ni alarmisme ni désinformation. Il est intéressant de noter que, parmi les conservateurs, personne, à l'exception peut-être de Pierre Poilievre, ne fait mieux que la députée d'en face. Il suffit d'écouter ou de lire son discours.

Je peux assurer à la députée que les véhicules à essence ne disparaîtront pas au cours des 10 prochaines années. Une question a été soulevée précédemment au sujet des véhicules hybrides. Je peux citer l'exemple du camion Ford F-150, qui fonctionne à l'essence et qui est équipé d'un composant électrique, ce qui fait qu'il combine le meilleur des deux mondes.

Je me demande si la députée pourrait nous expliquer pourquoi Pierre Poilievre et les membres de son caucus diffusent continuellement de la désinformation dans le but de semer la peur chez les Canadiens.

Travaux des subsides

Cheryl Gallant: Madame la Présidente, même les voitures électriques hybrides ne seraient pas admissibles et s'il y avait encore des véhicules à combustion interne sur les routes ou appartenant à des particuliers, ils ne pourraient pas être alimentés en carburant, car les nouvelles normes sur les carburants éliminent l'essence qui alimente les véhicules à moteur à combustion interne. Même si nous n'avons pas les moyens d'acheter un véhicule électrique et que nous ne disposons que de véhicules à essence, on ne pourra pas se procurer de l'essence.

[Français]

Andréanne Larouche (Shefford, BQ): Madame la Présidente, je tiens à rappeler que l'industrie automobile est très importante pour la région de Shefford. À Granby, il y a de nombreux concessionnaires. D'ailleurs, je tiens à saluer Annie Chagnon, de Chagnon Honda, qui a reçu le titre de personnalité de l'année lors du Gala Distinction Desjardins 2025 de la Chambre de commerce et de l'industrie Haute-Yamaska, qui a eu lieu tout récemment. Je dis bravo à Annie pour son engagement dans la communauté. Durant la campagne électorale, je l'ai rencontrée par Zoom. Elle m'a parlé de défis dans l'industrie. Je me suis engagée auprès d'elle à garder le canal de communication ouvert et à rencontrer d'autres gens de l'industrie pour continuer à réfléchir avec eux sur leurs préoccupations. Ce dont ils m'ont surtout parlé, c'est l'impact des droits de douane sur leur industrie.

Voici la question que j'ai pour ma collègue. Autre que de s'attaquer aux véhicules à zéro émission, qu'est-ce qu'elle a à proposer aux gens de l'industrie de l'automobile?

• (1205)

[Traduction]

Cheryl Gallant: Madame la Présidente, en ce qui concerne les véhicules électriques et les moteurs à combustion interne, les droits de douane qui nous ont été imposés et ceux imposés par le gouvernement rendent les voitures neuves totalement inabordable, de sorte que tout ce qui reste des activités de fabrication de pièces automobiles au Canada quittera le pays. Il y a encore moins de fabricants de véhicules électriques, de sorte que, dans 10 ans, les Canadiens n'auront plus rien à conduire.

Ted Falk (Provencher, PCC): Madame la Présidente, les députés libéraux ont déclaré à plusieurs reprises aujourd'hui qu'ils n'interdisaient pas les véhicules à essence. Cela est peut-être vrai en partie, mais ce qu'ils interdisent, c'est la production de nouveaux véhicules à essence à partir de 2035, et ils imposent une obligation stricte de 100 % de véhicules électriques. Je me demande si ma collègue pourrait nous donner quelques précisions à ce sujet.

Cheryl Gallant: Madame la Présidente, ce que les vendeurs d'automobiles doivent faire, c'est atteindre les objectifs fixés par le gouvernement, et s'ils n'atteignent pas les limites de vente requises pour les véhicules électriques, ils devront payer une amende de 20 000 \$ pour chaque véhicule à essence vendu au lieu d'un véhicule électrique.

Cela étant dit, du moins là où je vis, il y a peut-être quelques véhicules électriques dans les parcs automobiles, mais personne n'en veut parce qu'ils ne sont pas utilisables là où les gens habitent. Le froid les rend inutilisables, sans compter le temps nécessaire pour les recharger, à supposer qu'il soit possible de le faire chez soi. Comme on l'a déjà mentionné, de nombreuses maisons n'ont pas l'intensité de courant nécessaire pour recharger ces voitures. Même la base militaire ne serait pas en mesure de répondre aux besoins des personnes qui y vivent, car elles ne disposent certainement pas

des infrastructures dont elles ont besoin, et encore moins pour les véhicules électriques.

L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.): Madame la Présidente, je suis heureuse de vous voir resplendissante aujourd'hui, présider la séance et travailler comme je sais que vous le souhaitez.

Je partagerai mon temps de parole avec l'excellent député de West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country.

Je suis très heureuse de parler de la question des véhicules électriques, des raisons pour lesquelles ils sont si importants et des raisons pour lesquelles le gouvernement continue d'encourager ce type d'investissement.

Nous sommes réunis à la Chambre à un moment crucial, non seulement pour le gouvernement, mais aussi pour l'avenir de tous les Canadiens, où qu'ils se trouvent. Au-delà de ces murs, les familles, les travailleurs et les chefs d'entreprise pensent à l'avenir. C'est une période très difficile pour notre pays, mais aussi un moment très intéressant pour envisager une autre façon de faire des affaires et une autre façon de gouverner que précédemment. Les gens réfléchissent aux types d'emplois qu'ils ont et qu'ils pourraient avoir à l'avenir, ainsi qu'à l'économie et à l'environnement dont ils veulent que leurs enfants et petits-enfants héritent. Nous sommes investis d'une immense responsabilité pour les prochaines années, tandis que nous allons de l'avant.

Il ne s'agit pas, en passant aux véhicules électriques et à émission zéro, de limiter le choix, car le gouvernement souhaite vivement encourager plus de personnes à acquérir un véhicule électrique pour en faire l'expérience. Il s'agit de créer de nouvelles possibilités pour les Canadiens et de préserver la compétitivité de notre pays dans un monde en constante évolution. Plus encore, il s'agit d'être à la hauteur des valeurs qui ont toujours défini notre caractère national: la responsabilité, l'ambition, la volonté de construire quelque chose de meilleur pour la prochaine génération et la protection de notre environnement.

En cette période d'incertitude où le Canada fait face aux conséquences de droits de douane américains injustifiés, il est important que nous saisissons toutes les occasions de développer nos industries, y compris celle des véhicules électriques, et d'accueillir les milliers d'emplois qui en découlent de bout en bout, de l'extraction de minéraux critiques pour les batteries de véhicules électriques, qui est très importante et qui constitue une formidable occasion pour l'Ontario, en particulier, en ce qui concerne le Cercle de feu et la prospection minière; à la possibilité de devenir un fournisseur de minéraux critiques de choix pour les fabricants de véhicules électriques du monde entier, ce qui devrait nous faire réfléchir à ce que cela apportera à notre économie; à la création de l'infrastructure nécessaire pour que les véhicules canadiens restent chargés; et à de nouvelles possibilités à saisir dans le secteur de la construction automobile. Nous ne pouvons pas nous permettre de refuser ces emplois à un moment où notre économie, notre souveraineté et notre prospérité sont menacées.

Travaux des subsides

Il est facile de douter dans les périodes de grands changements. C'est compréhensible pour tout le monde. Chaque grand pas que le Canada a franchi a exigé un leadership, une vision et des conversations honnêtes, et je crois que c'est ce que nous dit chaque jour le nouveau premier ministre. Dans le cas de notre secteur des transports, nous savons que les véhicules sont plus que de simples machines. Ils sont indispensables au quotidien pour de nombreux Canadiens. Qu'il s'agisse du travail, de l'école, de la famille, d'occasions ou de déplacements, tellement de choses dépendent d'une mobilité fiable, et il nous appartient de veiller à ce que cette mobilité reste accessible, abordable et durable, aujourd'hui et demain.

Depuis un certain nombre d'années, le secteur automobile mondial évolue clairement dans un sens. Les gens veulent des véhicules plus propres parce qu'ils se soucient de ce que leur famille respire et de la planète qu'ils laisseront à leurs enfants. Partout dans le monde, nous constatons que les pays comme les entreprises sont en quête d'innovation, lancent la construction de nouvelles usines et inventent de nouvelles technologies conçues pour répondre à ces demandes.

Le Canada possède les compétences voulues. Nous avons les travailleurs, nous avons les minéraux, nous avons la capacité de fabrication et nous avons maintenant la vision nécessaire pour être une superpuissance énergétique du XXI^e siècle. Depuis 2020, le Canada a reçu plus de 34 milliards de dollars sous forme d'investissements majeurs dans la chaîne d'approvisionnement des batteries et de l'automobile, et ce n'est qu'un début.

• (1210)

Ces investissements ne sont pas des promesses lointaines. Des usines voient le jour, des équipements arrivent. De plus, l'exploitation de nouvelles mines et de nouvelles usines de traitement pour une chaîne d'approvisionnement nationale en matière de véhicules électriques contribuera à hauteur de 16 milliards de dollars à notre PIB annuel et créera au cours de la prochaine décennie jusqu'à 40 000 emplois bien rémunérés pour nos enfants et nos petits-enfants. Il s'agit là d'une véritable croissance économique qui aura une incidence réelle sur la vie des citoyens.

Pour que ces avantages se concrétisent, le Canada construit. Nous savons que la décision de passer aux véhicules électriques est une étape importante pour la plupart des familles. C'est pourquoi nous investissons dans un soutien concret. Les Canadiens disposeront d'un réseau de dizaines de milliers de chargeurs de véhicules électriques, financés par le Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro, et avec le déploiement par la Banque de l'infrastructure du Canada de 5 000 chargeurs de véhicules électriques supplémentaires, nous faisons en sorte qu'il soit possible de recharger son véhicule dans les collectivités rurales, éloignées et urbaines, afin que l'angoisse de l'autonomie devienne bientôt une chose du passé.

Le week-end dernier, je me suis rendue dans un centre commercial local. Il y avait une demi-douzaine de chargeurs, et chacun d'eux était occupé par quelqu'un qui rechargeait sa voiture, ce qui se fait très rapidement. Dès qu'un chargeur se libérait, un automobiliste s'en servait.

La norme de disponibilité des véhicules électriques, à laquelle s'opposent les conservateurs, stimulera en fait la construction de milliers de bornes de recharge. De ce côté-ci de la Chambre, nous pensons que les Canadiens méritent des données véridiques et fiables sur les options qui s'offrent à eux. Avec chaque nouvelle

borne de recharge, chaque nouveau programme de sensibilisation et chaque nouveau véhicule sur la route, les Canadiens avancent au lieu de reculer.

Dans l'ensemble des provinces et des territoires, les Canadiens choisissent l'électricité. En 2024, environ 1 véhicule vendu sur 6 ne produisait aucune émission, et contrairement à ce que redoutent certains, les prix sont en baisse. En effet, étant donné l'augmentation de la production et les percées technologiques, les véhicules électriques sont de moins en moins hors de prix. On en trouve d'ailleurs déjà plus de 80 modèles dans les salles d'exposition. Pour beaucoup, ce changement rend la vie plus facile et moins coûteuse en réduisant les coûts de carburant et d'entretien. Les véhicules moins polluants sont également synonymes d'un air plus sain, ce que chaque Canadien souhaite, quel que soit son lieu de résidence ou son allégeance politique.

La transition ne concerne pas seulement les véhicules privés. Les entreprises investissent dans des flottes plus écologiques, les municipalités utilisent des autobus sans émissions, et les entrepreneurs d'un bout à l'autre du pays puisent dans le savoir-faire canadien pour fabriquer des pièces et concevoir des systèmes novateurs pour le monde entier. Voilà en quoi consiste véritablement le leadership canadien dont ils questionnent notre quotidien: un leadership canadien à son meilleur qui apporte la prospérité tout en protégeant notre environnement. J'invite mes collègues restés à la Chambre à souscrire plus volontiers à cette initiative, car elle sera très bénéfique pour l'avenir de notre planète.

N'oublions pas en quoi l'initiative est importante pour notre planète et notre santé. Les transports routiers causent près du cinquième des émissions de gaz à effet de serre au Canada. En adoptant les nouvelles technologies, nous nous acquittons de notre devoir de réduire notre empreinte, un devoir qui incombe à chacun d'entre nous.

Nous répondons également à la demande manifeste des marchés mondiaux. Nos partenaires commerciaux en Europe, en Asie et en Amérique du Nord rehaussent leurs normes et ils réclament des véhicules moins polluants. Pour continuer à vendre des voitures et des camions construits au Canada, il faut répondre à ces attentes. Nous devons faire le poids face à nos concurrents, sinon nous risquons d'être à leur remorque et de perdre du terrain sur le plan économique, ce qui n'est pas du tout souhaitable.

Lorsqu'il est question d'électrification des transports, il ne faut pas négliger les bases qui la rendent possible. Grâce à la richesse du Canada en minéraux essentiels, du lithium au nickel en passant par le cobalt et le graphite, nous sommes l'un des seuls pays à disposer de tous les ingrédients nécessaires pour produire à partir de zéro des batteries pour véhicules électriques de pointe. Il s'agit là d'une chance aussi exceptionnelle qu'emballante pour nous tous.

Le développement des minéraux essentiels du Canada n'est pas seulement une question d'extraction de ressources: il s'agit aussi d'établir une chaîne d'approvisionnement stratégique et nationale tout en créant des emplois d'avenir de haute qualité et en réaffirmant la souveraineté économique du pays dans un contexte international incertain. Chaque nouvelle mine et chaque nouvelle usine de traitement se traduit par des chèques de paie pour les régions ressources et par un savoir-faire qui reste chez nous.

Travaux des subsides

• (1215)

À l'échelle internationale, la demande de minéraux critiques monte en flèche. Alors que le monde se tourne vers des véhicules moins polluants et des sources d'énergie à faible teneur en carbone, les pays s'empressent de trouver des sources stables et responsables de minéraux critiques. Le Canada a là une chance qui n'arrive qu'une fois par génération de faire figure d'exemple en approvisionnant aussi bien notre secteur de l'automobile et nos usines de batteries pour véhicules électriques...

La vice-présidente adjointe (Alexandra Mendès): La députée de Sarnia—Lambton—Bkejwanong a la parole.

Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton—Bkejwanong, PCC): Madame la Présidente, le discours de la députée d'en face contenait beaucoup de détails sur les progrès accomplis dans le domaine des véhicules électriques. Je n'ai rien contre l'idée que quelqu'un choisisse d'en avoir un, mais je vois très bien que ce n'est pas ce que les gens préfèrent: même avec les incitatifs gouvernementaux, ces véhicules représentent 7,5 % des ventes.

Je trouve aussi inquiétant qu'après avoir investi 55 milliards de dollars dans le démarrage d'usines de batteries et de chaînes d'approvisionnement, dont beaucoup ont fermé ou sont parties aux États-Unis, les libéraux songent maintenant à imposer une pénalité de 20 000 \$ par véhicule si le quota n'est pas atteint. La députée pense-t-elle que c'est une bonne idée, quand les temps sont durs, de faire cela aux constructeurs automobiles, alors qu'ils refileiraient évidemment la note aux consommateurs?

L'hon. Judy A. Sgro: Madame la Présidente, je suis ravie de revoir ma collègue. Je trouve ce secteur très intéressant. Ma famille possède une grande fourgonnette neuve qui peut accueillir sept personnes, ce qui est très pratique pour les longs trajets. Cependant, le véhicule que ma famille utilise le plus, c'est une petite voiture électrique. Nous l'avons depuis environ sept ans et elle n'a nécessité aucune maintenance pendant toute cette période. Cette petite voiture ne coûte absolument rien à l'usage et c'est le véhicule le moins polluant qui soit. Elle est très agréable à conduire. Tant qu'on ne s'est pas assis dans un véhicule électrique, où le silence est total, on ne se rend pas compte d'à quel point les véhicules traditionnels sont bruyants. C'est incroyable. Je pense donc que l'avenir est prometteur.

• (1220)

[Français]

Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Madame la Présidente, je suis heureux de constater que ma collègue libérale a l'intention de voter contre la motion des conservateurs. Ça m'aurait beaucoup inquiété si elle avait décidé de voter avec eux.

Même si elle semble dire qu'il faut faire la transition vers les véhicules électriques, ce qui est une bonne chose, son gouvernement multiplie les politiques favorables aux pétrolières. Je pense notamment au projet de loi C-5, au fait qu'on achète des oléoducs et au fait que l'on soutient le stockage du carbone.

Ma collègue s'engage-t-elle à travailler à faire en sorte que son gouvernement arrête de travailler toujours en faveur des pétrolières? On ne peut pas travailler des deux côtés. Il faut choisir où on s'en va et il faut aller de l'avant. On ne peut pas avancer et reculer en même temps.

[Traduction]

L'hon. Judy A. Sgro: Madame la Présidente, je tiens à assurer à mon collègue que tous les députés, je crois, sont animés des meilleures intentions lorsqu'il s'agit de protéger notre environnement et d'évoluer de manière aussi positive que prudente. Il s'agit d'une excellente occasion pour le Canada, pour l'emploi, pour les fabricants et pour nous de faire des gains, à condition de les faire en tenant compte de l'environnement où nous évoluons au quotidien. Je pense qu'en travaillant main dans la main, tous les députés, et en donnant le meilleur de nous-mêmes, nous pouvons réussir à protéger à la fois notre environnement et notre économie.

[Français]

L'hon. Greg Fergus (Hull—Aylmer, Lib.): Madame la Présidente, je voudrais remercier ma collègue de Humber River—Black Creek, non seulement de son discours, qui était très intéressant, mais aussi de sa perspective. J'imagine qu'avec sa longue carrière ici, au Parlement, elle a pu observer les tendances.

Pourrait-elle parler à la Chambre de la tendance actuelle en faveur des véhicules électriques? Peut-elle nous parler de l'occasion que le Canada a de devenir un leader non seulement dans la production de ces voitures, mais aussi dans la fabrication de pièces? Nous avons l'occasion de devenir un leader mondial en matière de production de véhicules électriques et de produits connexes.

[Traduction]

L'hon. Judy A. Sgro: Madame la Présidente, oui, je suis ici depuis pas mal d'années, et il y a souvent eu de nouvelles idées et de nouvelles initiatives qui n'auraient pas nécessairement abouti en l'absence d'une volonté politique.

Je continue à lancer un appel à tous les parlementaires en cette période très difficile que nous traversons. Nous pouvons soit baisser les bras en déclarant que nous ne pouvons rien y faire, soit nous ressaisir et prendre les choses à bras le corps, comme le fait le premier ministre actuel, ainsi que mes collègues, pour tailler une place au secteur des véhicules électriques et encourager les gens à s'intéresser à ces nouveaux véhicules et à les essayer. Je suis convaincue qu'une fois que les gens auront essayé un véhicule électrique, ils ne voudront plus revenir aux anciens véhicules.

Patrick Weiler (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country, Lib.): Madame la Présidente, c'est avec plaisir que je prends la parole pour m'opposer à la motion de l'opposition qui, au fond, n'est que désinformation: désinformation au sujet de la politique climatique et désinformation au sujet d'une politique d'abordabilité qui, très franchement, me rappelle la dernière législature, où il semblait que, semaine après semaine, les conservateurs présentaient une motion de même nature.

Ici, les conservateurs prétendent que le Canada a un plan pour interdire complètement les voitures à essence et que cela fera augmenter le coût des véhicules de 20 000 \$. C'est tout simplement faux. Il s'agit d'un règlement qui augmentera progressivement le pourcentage de voitures légères, vendues par les concessionnaires, qui sont des véhicules à zéro émission au Canada: à 20 % en 2026, à 30 % en 2030, puis jusqu'à 100 % en 2035. Ce qu'ils omettent de mentionner, c'est que des exemptions intégrées permettent l'achat de véhicules hybrides rechargeables pour les régions de notre pays où les véhicules électriques ne sont pas aussi bien adaptés.

Pourquoi cette réglementation existe-t-elle en premier lieu? Contrairement à ce que disent les conservateurs, il s'agit d'une question de choix. Il s'agit d'avoir le choix de trouver un véhicule électrique si quelqu'un en veut un. Ce n'est pas un hasard si les provinces qui ont le taux d'adoption le plus élevé de véhicules électriques sont celles qui ont mis en place une norme pour l'achat de véhicules électriques, notamment le Québec et la Colombie-Britannique, où les ventes ont atteint respectivement plus de 30 % et 22 % l'année dernière. Avec ce type de réglementation, les concessionnaires automobiles présenteront les modèles sur le plancher pour répondre à la demande. S'il n'y a pas de norme, ils préféreront avoir sur leur terrain des voitures à essence, surtout des VUS, pour lesquels leurs marges de profit sont beaucoup plus élevées.

Cependant, nous entendons également les opposants aux véhicules électriques faire valoir qu'il s'agit en quelque sorte d'un produit de luxe, mais les faits prouvent une fois de plus le contraire. Durant toute la période où un conducteur canadien est propriétaire d'un véhicule électrique, il économise des milliers de dollars chaque année à la pompe; son véhicule lui coûte donc beaucoup moins cher. Alors que le prix de l'essence fluctue, parfois de manière très importante en raison de l'instabilité mondiale, qui échappe totalement au contrôle du Canada, les conducteurs de véhicules électriques les rechargent à une fraction du coût.

Pour mettre les choses en perspective, aux prix actuels, le Canadien moyen qui parcourt 20 000 kilomètres par an dépense environ 2 800 \$ en essence. La même distance parcourue en VE coûte environ 500 \$ en électricité, ce qui représente une économie de plus de 2 000 \$ par an. C'est sans parler de l'entretien. Quiconque possède une voiture à essence connaît le coût des vidanges d'huile, des réparations du moteur, des systèmes d'échappement et des problèmes de transmission, ce qui ne s'applique pas dans le cas des véhicules électriques. Des études montrent que l'entretien et les réparations des véhicules électriques coûtent 40 % de moins que ceux des véhicules à essence.

Si l'on combine les économies de carburant et d'entretien, on voit qu'une famille canadienne typique peut s'attendre à économiser environ 20 000 \$ sur la durée de vie de son véhicule. Le directeur parlementaire du budget vient de publier un rapport qui confirme qu'au cours des trois premières années d'utilisation, le prix d'achat initial plus élevé d'un véhicule électrique, même en l'absence de tout incitatif, sera compensé par les économies réalisées sur les coûts de fonctionnement.

Je peux en parler en connaissance de cause, car j'ai acheté un véhicule électrique il y a un peu moins de deux ans. C'est très agréable de ne pas avoir à se soucier du prix de l'essence à la pompe, de la période où le mélange estival commence à être vendu ou des conflits au Moyen-Orient qui risquent de faire grimper les prix. Je sais que je peux recharger mon véhicule dans le confort de mon domicile plutôt que d'être obligé de prévoir des arrêts à la station-service. Je peux effectuer pratiquement n'importe quel trajet aller-retour dans ma circonscription de 13 000 km² avec une seule charge de ma voiture.

L'autre raison pour laquelle il est important de maintenir cette politique est que nous vivons une crise climatique. Dans une seule collectivité de ma circonscription, le district de Squamish, il y a eu trois feux de forêt cette année, et nous ne sommes qu'à la mi-juin. Nous savons que les transports sont responsables d'environ le quart des émissions du Canada. Par conséquent, si nous voulons sérieusement réduire les émissions de notre pays et protéger nos collectivité

Travaux des subsides

tés, les transports doivent faire partie de l'équation, en particulier les véhicules légers.

• (1225)

Nous savons que les véhicules électriques émettent environ 80 % moins de gaz à effet de serre que les véhicules à essence au cours de leur durée de vie, même lorsque l'on tient compte de facteurs comme la fabrication des batteries et l'état actuel des réseaux électriques du Canada. Au fur et à mesure que notre production d'électricité deviendra plus verte et que nous trouverons des moyens plus durables d'extraire et de transformer les minéraux et de fabriquer des véhicules, ces réductions d'émissions augmenteront bien plus encore.

Nous savons également que moins de pollution signifie des collectivités plus saines: moins de maladies respiratoires, moins de visites à l'hôpital et une meilleure qualité de vie pour nos enfants et nos petits-enfants. C'est donc aussi une question de santé publique. Aucun de ces avantages n'aura une importance réelle si les Canadiens n'ont pas accès aux véhicules électriques. Le gouvernement a adopté cette réglementation pour que les constructeurs d'automobiles commercialisent effectivement des véhicules électriques sur le marché canadien. Pendant trop longtemps, le Canada a subi le dumping des véhicules à essence, tandis que les véhicules électriques étaient expédiés ailleurs. Les consommateurs canadiens ont dû faire face à de longs délais d'attente.

Je parle en connaissance de cause. J'ai attendu plus d'un an et demi avant de pouvoir acheter un véhicule électrique. Les options sont limitées et les prix sont gonflés. Par conséquent, notre réglementation est simplement conçue pour que les constructeurs automobiles donnent la priorité au Canada lorsqu'ils décident des pays où ils vont vendre leurs véhicules électriques, afin que les Canadiens ne soient pas laissés pour compte.

Je tiens à ce que les choses soient claires. La réglementation n'interdit pas les voitures à essence; il établit simplement des règles équitables qui permettront aux Canadiens de choisir parmi une vaste gamme de véhicules électriques et hybrides abordables et de qualité, dont bon nombre sont déjà fabriqués ici même, au Canada.

Cela m'amène à mon point suivant. Cette transition n'est pas seulement bénéfique pour les consommateurs et l'environnement, elle l'est aussi pour notre économie. Le Canada devient de plus en plus un chef de file mondial dans la fabrication de véhicules électriques, la production de batteries et les technologies propres. Nous sommes témoins d'investissements historiques dans les usines d'automobiles et de batteries et dans l'extraction de minéraux essentiels. C'est un secteur qui a le potentiel de créer des milliers d'emplois bien rémunérés un peu partout au pays.

Cependant, nous avons des obstacles à surmonter pour favoriser l'adoption des véhicules électriques. Après l'épuisement de l'enveloppe fédérale destinée aux mesures incitatives pour les véhicules électriques, et leur suppression dans ma province, la Colombie-Britannique, nous constatons un ralentissement de la demande. Il est donc très important de combler cette lacune afin que nous puissions continuer à encourager les gens à adopter les véhicules électriques. Le gouvernement s'est engagé à modifier la tarification du carbone pour les industries de manière à ce que ce soient les grands pollueurs du Canada qui financent les mesures incitatives encourageant les Canadiens à faire des choix plus écologiques.

Travaux des subsides

L'autre obstacle que nous devons surmonter est qu'au Canada, nous n'avons pas accès à autant de modèles abordables que dans d'autres pays. Nous avons pris la décision d'imposer des droits de douane de 100 % sur les véhicules électriques fabriqués en Chine pour des raisons compréhensibles, mais nous pouvons aussi nous inspirer de ce qui se fait ailleurs. Par exemple, l'Union européenne applique des droits de douane moins élevés et a plutôt recours à des subventions, d'ailleurs injustes, pour protéger son marché naissant. De nombreux véhicules électriques abordables sont fabriqués dans certains pays qui partagent nos valeurs, mais ils ne sont pas disponibles pour l'instant au Canada. Je pense à l'Europe, au Japon et à la Corée du Sud. Nous pourrions trouver une façon d'harmoniser nos normes de certification des véhicules afin que les véhicules certifiés dans ces pays soient également disponibles au Canada. Cela aurait pour effet d'assurer la présence, sur le marché canadien d'un nombre beaucoup plus grand de véhicules électriques dans le segment bas de gamme, où ce type de véhicules est moins populaire.

Nous avons vu ce qui se passe lorsque l'offre est limitée: des prix plus élevés, de longs retards et de la frustration pour les familles qui essaient de faire le bon choix. Le gouvernement estime que les Canadiens méritent mieux. En nous engageant dans cette transition, nous assurons la place du Canada dans l'économie propre de demain tout en veillant à ce que les Canadiens et les collectivités en profitent.

Les opposants à ces mesures parlent souvent de liberté de choix, mais quel choix les Canadiens ont-ils si les véhicules qu'ils veulent ne sont pas disponibles? Les Canadiens n'ont pas tous la possibilité d'acheter des véhicules électriques, car ceux-ci ne sont pas disponibles dans toutes les provinces. Nous avons besoin de la norme de disponibilité des véhicules à zéro émission pour que les Canadiens puissent avoir ce choix. Nous constatons que la demande existe dans la région métropolitaine de Vancouver, où près de 70 % des habitants opteront pour un véhicule électrique comme prochain véhicule. Dans ma circonscription, le district de Squamish a le taux d'adoption le plus élevé lorsque l'on considère toutes les régions métropolitaines du pays. Le district de West Vancouver pourrait bien avoir le taux d'adoption le plus élevé de toutes les municipalités. Nous constatons que la demande existe, alors nous devons nous assurer que l'offre suit. C'est la raison d'être de la réglementation.

● (1230)

Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton—Bkejwanong, PCC): Madame la Présidente, je vis dans une région rurale de l'Ontario où il est toujours difficile de trouver l'argent nécessaire pour réparer les routes. La taxe sur l'essence est un mécanisme utile pour le financement de ces réfections. Quelle solution le gouvernement envisage-t-il afin de garder les routes en bon état alors que nous faisons la transition vers les véhicules électriques et que les transferts provenant de la taxe sur l'essence diminuent et qu'ils vont finir par disparaître?

Patrick Weiler: Madame la Présidente, c'est une considération qui gagne en importance au fur et à mesure que les revenus en question diminuent.

Il y a différentes pistes de solution. À titre d'exemple, une partie de la taxe applicable aux bornes de recharge publiques pourrait servir à financer certaines de ces choses. À certains endroits au pays, les autorités imposent une petite taxe sur l'immatriculation des véhicules électriques. C'est notamment le cas de l'Alberta. Les solutions ne manquent pas.

Il s'agit d'une transformation très bénéfique pour nos collectivités, et nous devons trouver des moyens de la favoriser au lieu de l'empêcher. Il nous faut trouver des façons de bien financer la construction et l'entretien des infrastructures.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Madame la Présidente, nous constatons aujourd'hui que les conservateurs sont en croisade contre les véhicules électriques. Reculons de quelques années: à l'époque de la pandémie, et même très récemment encore, ça pouvait nous prendre un an, deux ans, voire trois ans avant de pouvoir avoir accès au véhicule que nous souhaitions acquérir.

Mon collègue ne pense-t-il pas justement que, si on se remet à dire qu'il n'y a plus de nécessité à forcer la vente de véhicules électriques dans les concessionnaires, on risque de se retrouver avec la même situation dans laquelle on va nous vendre ce qu'on a envie de nous vendre, et non pas ce que les consommateurs veulent acheter, et qu'on va encore une fois retarder la transition énergétique qu'il est nécessaire de faire?

● (1235)

Patrick Weiler: Madame la Présidente, je suis une de ces personnes qui, pendant la pandémie, attendaient pour un véhicule électrique. Je connais très bien cette situation. Nous devons avoir des mesures comme celle-là pour que les véhicules que nous voulons puissent être achetés. Si nous pouvons continuer d'améliorer notre façon de produire ces véhicules au Canada, ce sera une façon d'accélérer la transition. Ce qui est clair, c'est que les gens veulent ces véhicules et que nous devons faire tout ce que nous pouvons pour qu'ils puissent les trouver.

L'hon. Greg Fergus (Hull—Aylmer, Lib.): Madame la Présidente, j'aimerais féliciter mon collègue pour la qualité de son français. Il existe actuellement une tendance lourde dans le monde. L'avenir nous mènera-t-il ou non vers les véhicules électriques? Si nous savons que la tendance penche en cette faveur, est-ce mieux que nous adoptions des politiques pouvant favoriser cette transition, pour l'économie canadienne?

Patrick Weiler: Madame la Présidente, je remercie mon collègue de me donner cette autre occasion de parler en français à la Chambre. Nous savons effectivement qu'il s'agit de la direction dans laquelle le monde va. Il y a déjà des pays comme la Chine où il en coûte moins cher de produire des véhicules électriques que des véhicules à essence. Quand tout le monde contribuera au nombre de véhicules qu'on produit, les prix vont encore être plus bas. La technologie va aussi s'améliorer. Nous devons être prêts pour ça. Nous voulons que ces véhicules soient produits au Canada.

[Traduction]

Fred Davies (Niagara-Sud, PCC): Madame la Présidente, je suis heureux de prendre la parole aujourd'hui pour appuyer la motion de la députée de Thornhill. Je partagerai mon temps de parole avec le député de Bruce—Grey—Owen Sound.

Je viens du secteur privé, et nous avons tendance à étudier les marchés pour savoir ce que nos clients veulent. Nous ne leur disons pas ce dont ils ont besoin; c'est la meilleure façon de faire faillite. Or, le gouvernement libéral a tendance à emprunter une autre approche.

Travaux des subsides

Lors d'une conférence de presse, en 1986, le président des États-Unis, Ronald Reagan, a dit ceci : « La phrase que nous craignons le plus est "je représente le gouvernement et je vais vous aider". » C'est comme le projet de loi. Je la crains. Il faut savoir que j'étais ici quand les libéraux ont adopté le programme énergétique national. C'était de l'ingérence gouvernementale à son meilleur. Nous savons tous ce qui est arrivé au programme énergétique national, qui permettait au gouvernement de choisir ce qui était le mieux pour le consommateur et le marché. Il dictait au secteur privé comment produire et comment expédier ses produits. Nous avons pu constater qu'à l'évidence, cela ne fonctionne pas. Le projet de loi prévoit la nouvelle taxe sur le carbone. Il entraînerait une réaction similaire à celle que nous avons observée dans tout le pays, ces dernières années, avec la taxe sur le carbone.

À l'heure où l'industrie s'efforce de se préparer à respecter ses nouvelles obligations, je me demande ce que le gouvernement fera quand elle n'arrivera pas à respecter les indicateurs clés de performance établis dans le projet de loi. Encore une fois, j'ai tendance à examiner la situation sous cet angle, d'un point de vue commercial. Je sais que le secteur privé et le secteur public ne fonctionnent pas de la même manière, mais il faudrait effectuer une analyse de rentabilisation. Nous connaissons les conclusions du gouvernement actuel quand il évalue le potentiel de rentabilité du gaz naturel liquéfié, par exemple. Il affirme qu'aucune analyse de rentabilisation n'est concluante, pourtant le monde a grandement besoin de notre gaz naturel liquéfié.

Y a-t-il un marché? Non, selon les statistiques. Le gouvernement ne peut pas dicter au secteur privé ce qu'il doit faire de sa production. Il ne peut pas l'obliger à investir des capitaux, à moins que ce soit gratuit, par exemple, lorsque le gouvernement accorde des subventions pour l'achat des véhicules électriques, comme il l'a fait au cours des dernières années. Cependant, le marché a changé.

Les usines sont en train d'interrompre leur production, et une entreprise étrangère qui devait ouvrir l'une de ces grandes usines a fait faillite. Dans ma circonscription, Linamar a construit une énorme usine ultra moderne de 300 000 pieds carrés, à Welland. C'est un bâtiment magnifique, et Linamar allait employer 200 personnes. Le gouvernement fédéral s'était engagé à verser 170 millions de dollars à cette usine, que l'on décrit comme une installation de moulage, d'usinage et de revêtement hautement intégrée, dotée d'une capacité de gigamoulage à haute pression qui est la première en son genre parmi les constructeurs d'automobiles d'Amérique du Nord et d'Europe. C'est une usine magnifique, mais elle n'a jamais ouvert ses portes. Elle est aujourd'hui à vendre sur Realtor.ca.

Que faire maintenant? L'infrastructure est-elle disponible dans le pays? Loin de là.

Une députée d'en face nous a demandé tout à l'heure si les conservateurs appuieraient le financement de l'infrastructure nécessaire. Cela signifie-t-il que des deniers publics devront être encore dépensés? Je pense que c'est peut-être ce qu'elle voulait dire: les conservateurs sont-ils d'accord pour que le gouvernement paye la facture de l'infrastructure, après avoir payé la construction des usines qui ont fermé en fin de compte?

Les mesures punitives comprises dans le projet de loi sont également intéressantes. Pour que l'obligation soit effective, le programme devrait prévoir des pénalités sévères, soit une amende de 20 000 \$ par véhicule lorsque le constructeur est incapable d'atteindre le quota. Autrement dit, si une entreprise est censée vendre 1 000 véhicules en 2026 et que 200 de ces véhicules doivent être

électriques, mais qu'elle ne vend en fin de compte que 150 véhicules électriques, il lui en manquera 50 pour atteindre le quota et s'exposera à des amendes.

Kristian Aquilina, président de General Motors Canada, a imploré les libéraux de retirer les quotas de véhicules électriques et a dit que « ce n'est pas réaliste de croire que, dans notre pays, nous allons passer de 5 ou 6 % à 20 % d'ici à ce que les modèles 2026 soient mis sur le marché, c'est-à-dire cette année. »

● (1240)

Brian Kingston, le président et PDG de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules a déclaré ceci : « L'objectif fédéral concernant les véhicules électriques doit être révoqué avant que l'industrie automobile ne connaisse de sérieuses difficultés au pire moment possible. »

Selon une étude publiée dans la *Revue canadienne d'économie*, l'obligation prévue fera disparaître 38 000 emplois dans l'industrie de l'automobile, et le coût pourrait atteindre 138 milliards de dollars, à moins que les constructeurs mettent la clé sous la porte à cause de cette politique.

Parlons maintenant des tarifs. À l'heure actuelle, c'est le pire moment qui soit pour imposer un nouveau modèle d'affaires à une industrie. Ma collègue, la députée d'Algonquin—Renfrew—Pembroke a raison lorsqu'elle affirme que cela pourrait dévaster le secteur automobile.

Je veux insister là-dessus. Il s'agit de la nouvelle taxe sur le carbone. Si le gouvernement en fait supporter le poids à l'économie canadienne, nous allons devoir nous préparer à ce que cette politique cause des dégâts considérables, sans rien nous rapporter. Elle ne fera que redorer le blason d'Elon Musk. Nous devrions lui donner les pleins pouvoirs et regarder ce qu'il en fera.

Les Canadiens et les Canadiennes ne peuvent pas se permettre une nouvelle décennie de mauvaises politiques libérales. Nous sommes en présence d'un cas d'ingérence gouvernementale hors du commun. J'aimerais que les députés d'en face appuient notre motion pleine de gros bon sens qui vise à éliminer les quotas de véhicules électriques, mais je ne veux pas non plus me faire des illusions.

● (1245)

[Français]

Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Madame la Présidente, en écoutant le député conservateur, on a l'impression qu'on est au bord de l'apocalypse à cause des voitures électriques. Selon lui, on n'arrivera jamais à vendre ces voitures et elles vont rester dans les cours. Ça me surprend, parce que, comme on le sait, selon les chiffres du Québec, les objectifs de vente de véhicules électriques sont dépassés chaque année. Chaque année, on vend plus de véhicules électriques que ce qu'exige le gouvernement. C'est quand même surprenant.

Comment mon collègue conservateur explique-t-il ça? Comment explique-t-il que 50 % des véhicules électriques vendus au Canada soient vendus au Québec? Il semble y avoir un appétit quelque part pour ces véhicules-là, non?

Travaux des subsides

[Traduction]

Fred Davies: Madame la Présidente, je ne dis pas qu'il n'existe aucun marché pour les véhicules électriques. Ce que je suis en train de dire, c'est que le gouvernement ne peut pas imposer sa volonté à des entreprises privées à moins de continuer d'injecter des sommes astronomiques pour stimuler la production et les investissements. C'est l'unique raison pour laquelle nous débattons de la motion actuelle. Nous réagissons à une analyse de rentabilisation fallacieuse. Le secteur privé répondra à la demande s'il y en a une, mais laissons le secteur privé faire son travail et investir l'argent judicieusement.

L'hon. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.): Madame la Présidente, le député sait-il quelle sorte d'ampoules nous éclairent ici? Ce sont des ampoules à DEL, les plus efficaces, du point de vue de la production, de la consommation d'énergie et, par conséquent, du point de vue électrique, de l'électricité produite pour les utiliser.

Le député se rend-il compte qu'il y a 25 ans, l'ampoule la plus utilisée était l'ampoule à incandescence? Le député pense-t-il que l'industrie a simplement créé l'ampoule à DEL et que, soudainement, on s'est mis à les utiliser? Non, cela ne s'est pas passé ainsi.

En Ontario, le gouvernement provincial a dit qu'il allait éliminer progressivement l'ampoule à incandescence. Le député se souvient peut-être que, dans l'intervalle, nous avons eu l'ampoule fluorescente compacte, qui a duré environ 10 à 15 ans. Ensuite, l'ampoule à DEL est devenue l'ampoule la plus répandue. C'est aujourd'hui l'ampoule la moins chère à produire et à utiliser.

Cette évolution est survenue parce que le gouvernement de l'Ontario de l'époque a dit qu'il voulait éliminer progressivement l'ampoule à incandescence et la remplacer par l'ampoule à DEL. Grâce à son initiative, aujourd'hui, nous n'utilisons que des ampoules à DEL, qui produisent plus de lumière, et le font de manière plus rentable.

Le député souhaiterait-il être encore à l'ère de l'ampoule à incandescence?

Fred Davies: Madame la Présidente, voilà un exemple intéressant de détournement cognitif. Dans son exemple, personne n'obligeait les gens à repenser complètement leurs habitudes de déplacement au Canada. L'honorable député compare une ampoule à un véhicule électrique, alors qu'il s'agit fondamentalement de changer le modèle économique d'un secteur d'activité qui vaut plusieurs milliards de dollars. Ce n'est pas une ampoule. On ne peut pas comparer des pommes et des oranges.

Dave Epp (Chatham-Kent—Leamington, PCC): Madame la Présidente, je tiens à souhaiter la bienvenue à mon collègue dans cette enceinte. Je viens moi aussi du secteur privé.

En ce qui concerne les ampoules électriques, le gouvernement de l'Ontario n'a pas interdit les ampoules à incandescence. Pour la gouverne du député d'en face, le gouvernement a plutôt fixé un objectif. Hier, et il y a un an aussi, nous avons rencontré des constructeurs automobiles nationaux et internationaux et ils nous ont dit de leur fixer des objectifs. Ils n'ont rien contre les véhicules électriques, pas plus que le Parti conservateur. Nous disons plutôt que c'est le secteur privé qui trouvera la solution la plus efficace et la meilleure pour réaliser les objectifs. C'est ce que nous disent les fabricants mondiaux.

Mon collègue convient-il que le secteur privé est le mieux placé pour relever les défis auxquels nous sommes confrontés en tant que société?

• (1250)

Fred Davies: Madame la Présidente, tout à fait. Je dois répéter qu'il y a une belle usine flambant neuve dans ma circonscription, dans la ville de Welland, où j'habite. Il s'agit d'une installation de 300 000 pieds carrés. Elle n'a été construite que grâce aux subventions qui lui ont été accordées. L'usine n'ouvrira jamais. Elle est sur le marché pour être louée ou vendue.

C'est un exemple malheureux de ce qui se passe quand le gouvernement interfère avec le secteur privé. Les consommateurs détermineront l'évolution du marché. Nous ferons la transition vers les véhicules électriques, mais nous ne pouvons pas l'imposer en disant que, dans les 10 prochaines années, il sera interdit de produire des véhicules à essence au Canada. Cela ne fonctionnera pas.

Ce sera la nouvelle taxe sur le carbone, et j'ai la certitude que le gouvernement fera marche arrière à ce sujet dans quelques années.

Alex Ruff (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC): Madame la Présidente, étant donné que c'est le premier long discours que je fais durant cette législature, je tiens à remercier tous mes concitoyens de Bruce—Grey—Owen Sound de m'avoir accordé le privilège et l'honneur d'être réélu pour la troisième fois afin de les représenter. Personne n'arrive ici sans le travail incroyable des bénévoles, des partisans et des membres de la famille, si bien que je tiens à tous les remercier.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, je tiens à saluer la mémoire des victimes d'un tragique accident de voiture. Il y a quelques semaines, le 23 mai, quatre élèves du secondaire, Olivia Rourke, Rowan McLeod, Kaydance Ford et Danica Baker, tous âgés de 16 et 17 ans, ainsi que leur enseignant, Matt Eckert, 33 ans, ont perdu la vie dans un tragique accident de la route. Les élèves et leur enseignant rentraient à l'école communautaire du district de Walkerton après avoir participé à un tournoi de balle-molle à une école secondaire située un peu à l'est de London. Bien que Walkerton se trouve dans la circonscription de Huron—Bruce, deux des adolescentes, Rowan McLeod et Kaydance Ford, faisaient partie de l'équipe de la ligue de balle-molle mineure Tara Twins de ma ville, et toutes les victimes ont de la famille à Bruce—Grey—Owen Sound.

Au nom de tous les habitants de Bruce—Grey—Owen Sound et de tous les Canadiens, j'offre mes plus sincères condoléances à toutes les familles, tous les amis et toutes les collectivités touchés par cette terrible tragédie. Qu'ils reposent en paix.

Qu'avons-nous au programme aujourd'hui? Nous sommes ici pour parler d'une motion de l'opposition conservatrice portant sur l'interdiction par le gouvernement libéral de vendre des véhicules à essence qui forcera les Canadiens à acheter des véhicules électriques. Avec cette motion, nous demandons de mettre fin à cette interdiction immédiatement, mais le débat porte en fait sur la liberté, le choix et le bon sens.

Je me suis lancé en politique notamment parce que je remarquais un fossé croissant entre les régions rurales et urbaines partout au Canada. J'en avais assez de voir le gouvernement libéral prendre des décisions à Ottawa qui imposaient des politiques et des lois qui étaient peut-être adaptées à certains centres urbains, mais pas au reste du pays. Cette interdiction n'est qu'un exemple parmi tant d'autres.

Supposons que cette interdiction libérale soit maintenue. De manière générale, que faut-il réellement pour mettre en œuvre cette politique libérale visant à interdire les véhicules à essence et à n'autoriser que les véhicules électriques sur les routes? Je vais me concentrer sur les difficultés liées à l'infrastructure. Nous avons besoin de lignes de transport d'électricité et de distribution. Nous avons besoin d'infrastructures de logements. Nous avons besoin d'infrastructures de recharge. Nous avons besoin d'infrastructures routières. Enfin, nous avons besoin de véhicules électriques abordables et fiables.

Penchons-nous plus particulièrement sur les lignes de transport et de distribution. Voici ce qu'en pense Ressources naturelles Canada, l'un des ministères de ce gouvernement:

Notre estimation des modernisations du réseau nécessaires pour répondre à la demande de VE, y compris la production, le transport et la distribution, varie de 26 à 294 G\$ (moyenne: 94 G\$) sur la période 2025-2040, ce qui reflète l'incertitude importante entourant l'ampleur des coûts, ainsi que les variations régionales

Cela va tout à fait dans le sens d'une conversation que j'ai eue il y a quelques années avec les gens d'Électricité Canada et tous les principaux intervenants concernés. La somme d'argent qui doit être investie pour mettre ces lignes à niveau est énorme. Où est le soutien fédéral à cet égard? Qu'en est-il du soutien provincial? Où en sont les investissements privés? C'est loin d'être suffisant pour satisfaire aux exigences proposées par les libéraux.

Parlons maintenant des infrastructures domestiques pour de nombreux Canadiens des régions rurales et bien des aînés, même dans ma propre circonscription. Je vis dans une maison de ferme vieille de 150 ans. Je vais la démolir et en construire une nouvelle, mais j'utilise encore d'ici là des fusibles à tube de verre. La ligne électrique qui va de la route jusqu'à ma maison ne pourrait pas alimenter un véhicule électrique, même si je voulais tout remplacer. Je ne suis qu'un exemple parmi tant d'autres et, si j'ai le privilège de pouvoir un jour changer les choses et régler le problème, ce n'est malheureusement pas le cas de l'électeur moyen de ma circonscription, Bruce—Grey—Owen Sound.

De plus, c'est surtout dans les régions urbaines que les gens veulent des véhicules électriques, mais lorsqu'on vit dans un appartement ou une copropriété, on n'a même pas accès à l'infrastructure de recharge nécessaire ni de contrôle à cet égard. Environ 34 % des ménages au Canada vivent dans un appartement. C'est un énorme problème.

• (1255)

À propos de l'infrastructure de recharge, à l'heure actuelle, il y a environ 34 000 bornes de recharge d'un bout à l'autre du Canada. Une fois de plus, selon les rapports de Ressources naturelles Canada, il faudrait 680 000 bornes de recharge publiques pour satisfaire aux exigences libérales. Où est le plan? Où est l'investissement? Qui paiera pour toute cette infrastructure?

Pour ce qui est des infrastructures routières, nos routes ne sont actuellement pas conçues pour supporter le poids supplémentaire des véhicules électriques. Si, d'ici 2035, les Canadiens n'ont d'autres choix que d'acheter de nouveaux véhicules électriques, les budgets provinciaux et municipaux se feraient gruger par le seul coût de la réfection des routes. Les gouvernements provinciaux, comme on l'a mentionné plus tôt dans le débat, consacrent la majeure partie des revenus générés par les taxes sur l'essence à la construction et à la réfection des routes, et ils n'auraient plus cet argent. Il ne s'agit ici que de défis liés à l'infrastructure.

Travaux des subsides

En ce qui a trait au coût, Trevor Melanson, de Clear Energy Canada, a dit ce qui suit à propos du principal obstacle qui empêche les Canadiens d'opter pour un véhicule électrique: « le principal obstacle, et de loin, c'est le prix affiché ». Un véhicule électrique coûte au minimum 15 000 \$ de plus qu'un véhicule à essence. À mon avis, nous parlons ici d'un véhicule haut de gamme.

Ensuite, il nous faut des véhicules électriques fiables, disponibles et à un prix abordable que les Canadiens veulent réellement. Les Canadiens en veulent-ils? Voyons ce que révèle un sondage récent dont les résultats ont été publiés au cours des derniers mois ou semaines; on a interrogé les consommateurs sur ce qu'ils avaient l'intention d'acheter, et 45 % d'entre eux ont déclaré qu'ils envisageraient fort probablement d'acheter un véhicule électrique. Cependant, on constate une diminution de 13 % par rapport à 2022. Conclusion: la situation a changé.

J'ai passé 25 ans dans les forces armées. Quand nous procédons à ce qui s'appelle une « procédure de combat », c'est-à-dire la préparation à un déploiement dans une zone de combat ou dans le cadre d'une opération, nous suivons un processus tactique complet. Que faisons-nous en dernier lieu? Nous nous demandons si la situation a changé. Eh bien, sans surprise, nous sommes en pleine crise de l'abordabilité. Nous devons composer avec des tarifs et avec une situation où nous ne pouvons plus nous permettre d'aller de l'avant avec ces exigences; nous devons donc les revoir.

Plus tôt, j'ai mentionné le fossé entre les régions rurales et urbaines. Il n'est pas étonnant que la majorité des citoyens canadiens — entre 52 % et 69 %, selon les statistiques — n'aient pas d'objection, en fait, à acheter un véhicule électrique. Tant mieux pour eux. Laissons-les acheter un véhicule électrique, mais comme je l'ai mentionné, pour ceux d'entre nous qui vivent en milieu rural, ce n'est pas une option, et les véhicules électriques ne suscitent pas d'intérêt.

Parlons de la fiabilité des véhicules électriques. L'Association canadienne des automobilistes a constaté que la batterie d'un véhicule électrique perd 40 % de son autonomie par temps froid, et ce test a eu lieu alors que la température se situait entre -7 et -15 degrés Celsius, ce qui est en fait plutôt doux pour ceux qui vivent dans l'Ouest canadien ou même dans les régions rurales de l'Ontario. Je viens de traverser un des pires hivers que j'aie connus depuis fort longtemps, à cause notamment de la quantité de neige. Au cas où je serais coincé dans la neige pendant une tempête, j'ai toujours avec moi un bidon d'essence pour éviter de tomber en panne, et je peux aussi me tenir au chaud. Cependant, les personnes qui conduisent un véhicule électrique n'ont pas cette option.

Que dire de l'incidence de ces exigences sur l'économie canadienne? Ces véhicules électriques seront-ils effectivement disponibles? Bev Goodman, cheffe de la direction de Ford Canada a dit ce qui suit, le 10 juin: « Les objectifs en ce qui concerne les véhicules totalement électriques doivent s'harmoniser avec ce que les consommateurs veulent, et les consommateurs ont parlé [...]. En fin de compte, si ces exigences persistent, elles auront une incidence négative sur l'industrie [...]. Elles exerceront une pression à la baisse sur les ventes de véhicules et une pression à la hausse sur les prix, et ce sont là de véritables préoccupations pour les consommateurs et l'ensemble de l'industrie. »

Travaux des subsides

En conclusion, les exigences libérales relatives aux véhicules électriques n'ont aucun sens. Elles sont irréalistes. Il n'existe aucun plan pour l'infrastructure, qu'il s'agisse de lignes de transmission, de bornes de recharge ou de mises à niveau des résidences ou des routes. Ces exigences auront des effets négatifs sur les emplois des Canadiens et le coût de la vie. Je n'ai rien contre les Canadiens qui veulent acheter ou conduire un véhicule électrique. Cependant, les exigences relatives aux véhicules électriques nuisent de façon disproportionnée aux personnes âgées du pays et aux Canadiens des régions rurales, et elles les privent de leur liberté de choix. Il faut y mettre fin immédiatement.

● (1300)

L'hon. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.): Madame la Présidente, si l'on suppose qu'un véhicule consomme en moyenne une centaine de milliers de litres d'essence, un chiffre conservateur, durant sa vie utile et que le prix moyen de l'essence est actuellement de 1,20 \$ le litre, cela revient à dire que conduire un véhicule électrique à la place permettrait d'économiser 120 000 \$ sur la durée de vie du véhicule. Le coût en électricité ne serait même pas proche d'atteindre le quart de cette somme. Donc, même si, selon le député, un véhicule électrique coûtait 15 000 \$ de plus à l'achat, l'acheteur moyen économiserait des dizaines de milliers de dollars sur la durée de vie du véhicule.

Même si le prix d'achat d'un véhicule électrique continue de dissuader un certain nombre d'acheteurs — ce sur quoi je suis d'accord avec le député —, ne reconnaîtra-t-il pas que, sur la durée de vie du véhicule, les gens pourront réaliser des économies importantes?

Alex Ruff: Madame la Présidente, je ne suis pas en désaccord avec le député quand il dit que, sur la durée de vie d'un véhicule électrique, une personne qui a les moyens d'acheter un tel véhicule pourrait économiser. Cependant, il passe à côté de l'essentiel de ce que j'ai dit. Le gouvernement se trouve à forcer les gens à prendre cette décision alors que certains n'ont pas les moyens d'acheter un tel véhicule au départ. Dans des circonscriptions comme la mienne, Bruce—Grey—Owen Sound, même ceux qui achètent un véhicule électrique ne peuvent circuler dans la circonscription sans risquer la panne ou sans devoir limiter constamment les endroits où ils peuvent aller parce que l'infrastructure de recharge à la maison ou ailleurs n'existe pas. Ce n'est pas réaliste.

Nous devons bâtir l'infrastructure et élaborer un plan, et c'est le marché qui orientera les choix des consommateurs.

[Français]

Mario Simard (Jonquière, BQ): Madame la Présidente, je trouve assez étonnante l'affirmation de mon collègue selon laquelle une politique qui incite les gens à acheter des véhicules électriques aurait un effet disproportionné sur les Canadiens.

Il a passé son temps à démoniser les véhicules électriques. J'habite à 660 kilomètres d'Ottawa et je voyage en véhicule électrique. Je dois attendre 15 à 20 minutes pour recharger mon véhicule. C'est donc l'une des solutions les plus intéressantes. Le seul effet disproportionné que je vois est celui du secteur gazier et pétrolier sur l'environnement, celui des véhicules à combustion sur l'environnement. Ça a effectivement un effet disproportionné.

Je ne comprends pas le raisonnement de mon collègue.

[Traduction]

Alex Ruff: Madame la Présidente, comme je l'ai dit à maintes reprises dans mon discours et dans ma réponse précédente, je n'ai rien

contre les Canadiens qui veulent avoir le choix et qui peuvent se payer un véhicule électrique. Je reconnais qu'on peut potentiellement faire des économies sur toute la durée de vie du véhicule, et je ne conteste pas le fait que les véhicules électriques sont possiblement moins polluants que les véhicules à essence. Or, ce que je dis, c'est que nous ne pouvons pas forcer les Canadiens à faire ce choix.

Nous pouvons offrir des incitatifs. Mais où sont ces incitatifs? Où est le plan? Où est l'infrastructure nécessaire pour concrétiser tout cela? Si le gouvernement nous présente un plan direct et transparent et permet au marché de s'adapter, nous y arriverons grâce à la technologie, mais nous n'en sommes pas encore là.

William Stevenson (Yellowhead, PCC): Madame la Présidente, j'ai entendu mon collègue dire qu'il vient d'une région rurale. Ma région rurale est la troisième en importance en Alberta et fait 83 000 kilomètres carrés. Par endroits, des panneaux rappellent aux gens de faire le plein, parce qu'il n'y a aucun service sur 200 kilomètres. Lorsqu'il n'y a aucun service, quel que soit le véhicule, comment les gens des régions rurales vont-ils gérer cette situation?

Dans mon cas, comme agriculteur, comment pourrais-je tracter ma remorque pour bétail avec un véhicule électrique?

● (1305)

Alex Ruff: Madame la Présidente, je suis entièrement d'accord avec mon collègue. C'est justement le point que j'essayais de souligner. Pour les Canadiens qui vivent dans une région rurale, ce n'est tout simplement pas une option. Le député a parlé des agriculteurs et des personnes qui conduisent une camionnette. Je conduis une camionnette depuis 1997 et je ne vais jamais utiliser un autre type de véhicule comme véhicule principal parce que la camionnette est essentielle pour ceux qui vivent dans une petite ferme et qui doivent se déplacer un peu partout.

Quant à la possibilité d'acheter un véhicule électrique ou de me prévaloir d'une autre option, ou même de me procurer un véhicule hybride, j'y ai réfléchi, mais même avec mon salaire respectable, je n'aurais pas les moyens d'acheter un véhicule hybride usagé si j'en trouvais un sur le marché. Je le répète: je gagne bien ma vie. Vu le grand nombre de Canadiens pour qui le véhicule est devenu la deuxième dépense en importance, il faut rendre les véhicules électriques abordables avant de les rendre obligatoires pour tous.

Julie Dzerowicz (Davenport, Lib.): Madame la Présidente, c'est comme toujours un grand honneur de prendre la parole à la Chambre au nom des résidents de Davenport.

Avant toute chose, je veux mentionner que je suis ravie de partager mon temps de parole avec le député de Kingston et les Îles.

Je vais parler de la motion de l'opposition. Je vais aussi beaucoup parler d'innovation et d'une foule de choses qui façonnent l'avenir non seulement au Canada, mais aussi dans le monde entier. Mon intervention portera sur les véhicules électriques.

Avant de poursuivre, je tiens à reconnaître que nous sommes réunis sur le territoire traditionnel non cédé du peuple algonquin anishinabe.

Travaux des subsides

Nos modes de transport changent rapidement. Cette évolution découle de la nécessité d'éliminer la pollution, de ralentir les changements climatiques, de rendre les collectivités plus saines, de réduire les dépenses de même que de bâtir des économies plus vertes et plus intelligentes. Partout dans le monde, les consommateurs choisissent plus que jamais des véhicules électriques. Les gouvernements, les entreprises et les familles prennent part à ce mouvement qui transcende en fait les véhicules en tant que tels pour englober les emplois, l'innovation, l'énergie et la justice sociale. C'est un mouvement qui influe aussi sur le type de pays et de planète que nous laisserons à la génération suivante.

Jetons un coup d'œil à ce qui se passe dans le monde.

En ce qui concerne l'utilisation des véhicules électriques, la Norvège mène le bal. Près de neuf voitures neuves sur dix qui y sont vendues sont électriques ou hybrides. Ce n'est pas le fruit du hasard; la Norvège a grandement facilité cette transition grâce à des mesures comme des allègements fiscaux, des routes sans péage et des bornes de recharge en grand nombre.

La Chine est un autre acteur majeur. En fait, il y a plus de véhicules électriques sur ses routes que dans tout autre pays du monde. Le gouvernement chinois a consenti des investissements considérables pour aider les entreprises locales à prendre de l'expansion et pour rendre les véhicules électriques plus abordables. Elle a également mis en place des chaînes d'approvisionnement solides, en particulier pour les batteries et les matériaux essentiels.

D'autres pays, comme l'Allemagne, les Pays-Bas et le Royaume-Uni, font aussi des progrès rapides. Dans ces pays, les gens peuvent constater les avantages d'un air plus pur, d'une réduction des dépenses en carburant et de villes moins bruyantes. Leurs gouvernements pensent également à long terme, en électrifiant les réseaux de transport en commun et en améliorant les infrastructures afin que les véhicules électriques deviennent une solution pratique pour tous. Aux États-Unis, l'adoption des véhicules électriques a également augmenté rapidement, surtout dans des États comme la Californie.

Il n'est pas seulement question du nombre de véhicules électriques sur la route; il faut aussi savoir qui a les meilleures idées, les meilleures technologies et les moyens les plus intelligents pour fabriquer ces véhicules. L'innovation est importante.

L'Allemagne continue d'être un chef de file mondial en matière de génie automobile. Les entreprises qui s'y trouvent travaillent à mettre au point de meilleures batteries, des processus de fabrication plus efficaces et des véhicules électriques de qualité que les gens veulent conduire.

Le Japon a été l'un des pionniers de la technologie hybride et continue de travailler sur des solutions de recharge, comme les véhicules à hydrogène. Ces véhicules pourraient être utilisés parallèlement aux véhicules électriques, surtout pour le transport sur des longues distances.

La Corée du Sud est une puissance dans le secteur des batteries. Ses entreprises contribuent à améliorer la vitesse de recharge des batteries, ainsi que leur durée de vie et leur sécurité. C'est un élément clé pour fabriquer des véhicules électriques plus performants et plus abordables.

Bien entendu, le Canada apporte aussi d'importantes contributions. Nous disposons des ressources naturelles dont le monde a besoin, comme le lithium, le cobalt et le nickel. Nous avons aussi des

travailleurs qualifiés, des établissements de recherche solides et des entreprises qui repoussent les limites des technologies propres. Partout au pays, des entreprises canadiennes travaillent sur des projets tels que l'automatisation des véhicules, la recharge intelligente et la production de batteries plus écologiques. Nous avons également vu le travail remarquable qu'ont accompli les communautés autochtones, où l'énergie propre et l'innovation vont de pair avec le leadership local et la durabilité.

Vers où va-t-on grâce aux innovations dans le domaine des véhicules électriques? Parlons de l'avenir, car ce n'est que le début. Premièrement, nous verrons arriver de meilleures batteries. Les scientifiques et les ingénieurs sont en train de concevoir des batteries à électrolyte solide qui se rechargent plus rapidement, durent plus longtemps et sont même plus sécuritaires. Les véhicules électriques auront donc bientôt une plus grande autonomie et coûteront moins cher à entretenir.

• (1310)

Deuxièmement, les véhicules électriques se taillent une place dans un réseau énergétique plus intelligent. Grâce à la technologie de recharge bidirectionnelle, les véhicules électriques peuvent contribuer à alimenter les maisons et à stabiliser le réseau électrique. C'est un grand pas vers un système énergétique plus propre et plus résilient, en plus d'offrir plus de contrôle aux particuliers.

Troisièmement, le virage électrique ne se limite pas aux voitures personnelles. Les autobus, les fourgonnettes de livraison, les taxis et les camions prennent aussi le virage électrique, ce qui contribue à assainir l'air dans nos villes et à réduire la pollution sonore. Cela entraîne d'importants bienfaits pour la santé publique, en particulier dans les régions les plus touchées par la circulation et les émissions.

Nous devons nous assurer que cette transition se fait de manière juste et inclusive à mesure que nous avançons. C'est justement ce que nous faisons, car nous croyons que tous les Canadiens devraient pouvoir profiter des bienfaits des véhicules électriques — pas seulement les résidents des grandes villes ou ceux qui touchent des revenus élevés. Cela signifie qu'il faut installer des bornes de recharge dans les communautés rurales, éloignées et nordiques. Cela suppose de collaborer avec les communautés métisses, inuites et des Premières Nations afin qu'elles soient des partenaires et des leaders dans cette démarche, et non de simples participantes.

Pour réaliser notre objectif, il faut aussi soutenir les travailleurs dont les emplois changent. C'est ce que nous faisons. Du secteur pétrolier aux chaînes de montage d'automobiles, nous veillons à ce que les travailleurs sachent qu'il y a une place pour eux dans cette nouvelle économie. En investissant dans le recyclage professionnel, la fabrication locale et les emplois verts, nous travaillons pour ces Canadiens.

Nous pensons également au cycle de vie complet des véhicules électriques. Je parle d'exploiter les matériaux de manière responsable, de recycler les vieilles batteries et de veiller à ne pas créer un nouveau problème environnemental en tentant d'en régler un autre. Le Canada a une occasion formidable ici. Nous prenons ces mesures importantes parce que les véhicules électriques sont un élément clé de notre plan de lutte contre les changements climatiques. De nouveaux investissements sont faits dans des usines de fabrication de batteries et de véhicules électriques et dans des centres de technologies propres partout au pays.

Travaux des subsides

Nous ne nous arrêtons pas là, car nous pouvons être des chefs de file mondiaux de l'exploitation minière durable, de la fabrication écologique et du transport équitable et accessible. Nous pouvons bâtir un avenir électrique qui reflète nos valeurs d'inclusion, d'équité, d'innovation et de respect de l'environnement. Les différents partis politiques, les différentes régions et les différentes industries peuvent travailler ensemble pour créer un avenir où les moyens de transport propres nous aident à atteindre nos objectifs climatiques, à faire croître notre économie et à bâtir des collectivités plus fortes et plus saines.

Ce n'est pas un rêve lointain; c'est déjà en train de se produire. Le monde change, et le Canada est prêt à jouer un rôle de premier plan. La transition vers les véhicules électriques ne se limite pas à un changement de technologie. C'est une occasion de réimaginer la planète où nous vivons. Saisissons cette occasion avec audace, équité et détermination. Bâtissons ensemble un Canada plus propre et plus fort.

Kerry Diotte (Edmonton Griesbach, PCC): Madame la Présidente, ma collègue libérale d'en face chante les louanges du véhicule électrique. Cela semble merveilleux. On dirait l'exposé oral d'un élève de 8^e année, en fait. À l'entendre, ce sont des véhicules formidables.

Que répondrait ma collègue à mon ami qui a une Tesla à Edmonton et qui ne peut pas la conduire en hiver parce qu'il fait trop froid? Il doit emprunter la voiture de sa femme parce qu'il ne peut pas mettre en marche le chauffage pour se rendre au travail, donc il ne conduit pas son véhicule électrique lorsqu'il fait froid en hiver. Que lui répondrait-elle?

• (1315)

Julie Dzerowicz: Madame la Présidente, la plus grande menace qui pèse sur le secteur automobile canadien, voire sur le Canada tout entier, ce sont les droits de douane américains, et non les véhicules électriques. Nous nous battons pour protéger les emplois canadiens et nous mettons en place une chaîne d'approvisionnement pour les véhicules électriques qui génère des investissements records dans notre économie. Les émissions liées au transport ont atteint leur niveau le plus bas depuis des décennies, ce qui prouve que nous pouvons faire croître notre économie tout en luttant contre le changement climatique. Voilà ce que je dirais.

[Français]

Andréanne Larouche (Shefford, BQ): Madame la Présidente, ma collègue parle de l'importance de l'électrification des véhicules et du développement de la technologie. Je sens ici qu'on parle d'un côté de la bouche et qu'on ne dit pas tout à fait la même chose de l'autre côté.

Je viens de retrouver un courriel qu'Annie Chagnon, de Chagnon Honda, m'a envoyé durant la campagne électorale. Dans ce courriel, elle dénonçait « la fin ou la diminution des incitatifs pour les véhicules à zéro émission qui va complètement à l'encontre de l'électrification des transports et des exigences du gouvernement concernant la production de véhicules électriques. »

Le gouvernement, à force d'avoir tergiversé sur la question des incitatifs, a peut-être fait en sorte que les gens diminuent l'achat de véhicules électriques. Il serait donc important de revenir en faire la promotion.

[Traduction]

Julie Dzerowicz: Madame la Présidente, je suis d'accord avec la députée. Je pense que les mesures incitatives mises en place par le gouvernement fédéral par le passé ont contribué à augmenter les achats de véhicules électriques par les Canadiens. Nous avons temporairement suspendu ces mesures, mais j'espère que nous les réintroduirons prochainement.

Corey Hogan (secrétaire parlementaire du ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, Lib.): Madame la Présidente, je vis à Calgary, où il fait également assez froid en hiver, je pense que l'on s'entend là-dessus. Il est vrai que les véhicules électriques de première génération chauffaient difficilement par temps froid, car ils utilisaient des radiateurs électriques. C'était tout ce qui était nécessaire sur les marchés californiens. Cependant, les véhicules électriques de deuxième génération et les modèles plus récents sont beaucoup plus perfectionnés. Ils utilisent des pompes à chaleur et d'autres dispositifs de ce genre, qui conviennent très bien aux hivers canadiens.

Compte tenu de cela et de la singularité du marché canadien, pourriez-vous nous parler des avantages d'une chaîne d'approvisionnement canadienne qui fait état des valeurs du Canada ?

La vice-présidente adjointe (Alexandra Mendès): Je ne peux rien dire à ce sujet, mais la députée de Davenport, elle, pourrait peut-être le faire.

Corey Hogan: Madame la Présidente, pourrions-nous entendre les observations de la députée sur les avantages d'une chaîne d'approvisionnement canadienne?

Julie Dzerowicz: Madame la Présidente, je crois que nous en avons beaucoup entendu parler dans les médias. Nous travaillons très fort et très vite pour créer une économie canadienne résiliente et forte. Dans ce contexte, nous formons des alliances avec des constructeurs automobiles du monde entier. L'un d'eux est Volkswagen. Ce sera le plus grand constructeur automobile de véhicules électriques et de batteries en Amérique du Nord. Ce n'est là qu'un de nos nombreux investissements.

Nous collaborons avec ce genre d'entreprises afin de produire des véhicules et d'offrir des options qui réduiront les émissions et répondront à nos besoins courants. Que ce soit en milieu urbain ou rural, dans un climat froid ou chaud, nous veillons à fabriquer les véhicules dont nous avons besoin ici au Canada, pour l'avenir.

L'hon. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.): Madame la Présidente, je viens d'entendre des tas d'histoires à dormir debout: pas de chauffage, baisse des recettes de la taxe sur l'essence, diminution de l'autonomie des véhicules et pénurie de bornes de recharge. C'est tout ce que les conservateurs ont à dire sur le sujet. Tout à l'heure, dans son intervention, un député m'a accusé de faire du détournement cognitif. Eh bien, s'agissant de détournement cognitif, c'est tout un cours sur la technique que les conservateurs sont en train de nous donner en essayant de diaboliser les véhicules électriques.

J'aimerais citer une déclaration que le député de Huron—Bruce a faite tout à l'heure. Il a dit que nous devrions prendre l'exemple de la camionnette Ford électrique. Selon lui, quand on ne fait que passer et qu'on n'a rien à tirer, tout va bien, mais dès qu'on accroche une remorque avec la moindre charge, la batterie ne tient pas. Il estime qu'il faut un moteur à combustion pour faire le travail.

Travaux des subsides

Justement, il se trouve que je suis propriétaire d'une de ces camionnettes Ford. Je l'ai depuis deux ans et deux semaines et j'ai 89 000 kilomètres au compteur, juste pour avoir paradé.

Une voix: Quelles charges avez-vous remorquées?

L'hon. Mark Gerretsen: Ai-je remorqué quelque chose? Eh bien, madame la Présidente, j'y arrive. J'ai relié deux villes en tirant une remorque utilitaire à deux essieux sur laquelle j'avais un Bobcat S150. J'ai tracté des remorques à benne basculante. Ces véhicules sont tout à fait capables de faire le travail que seul un véhicule à essence pourrait faire, selon ce que les conservateurs voudraient nous faire croire.

Une voix: Était-ce un Bobcat électrique?

L'hon. Mark Gerretsen: Non, madame la Présidente, ce n'était pas un Bobcat électrique, mais un jour cela viendra, même si les conservateurs comptent faire tout en leur pouvoir pour empêcher que cela se produise.

Pensons-y un instant. Tout à l'heure, j'ai donné un exemple très facile en réponse à un député. Il disait qu'un véhicule électrique coûte environ 15 000 \$ de plus qu'un véhicule à moteur à combustion. Prenons un bas de gamme. J'ai fait une recherche rapide sur Google pour voir combien d'essence un véhicule moyen consomme durant sa vie utile. C'est entre 50 000 et 200 000 litres.

Restons au bas de gamme, car je ne pousserai pas l'analyse dans le cas d'un haut de gamme, comme ma camionnette. Si le véhicule à combustion consomme 100 000 litres au prix moyen de 1,20 \$ du litre — ce qui est conforme pour un bas de gamme — cela revient à 120 000 \$ d'essence sur la durée de vie du véhicule.

Bien sûr, il y aura un autre argument fallacieux, à savoir que la facture d'électricité sera beaucoup plus élevée. J'ai une excellente nouvelle: grâce à la technologie dont est dotée ma camionnette électrique F-150, je peux la brancher, et le système sait qu'il ne doit pas commencer la charge avant la fin des heures de pointe. La batterie est rechargée pendant la nuit, ce qui me coûte beaucoup moins cher.

C'est en tant que conducteur de véhicules électriques depuis 2011 que je dis cela. L'effet réel sur la facture d'électricité est négligeable, vu qu'il y a beaucoup d'autres variables influant sur la facture pour que la différence soit évidente. C'est un fait. J'ai possédé trois Toyota Tundra. J'ai mis 150 \$ d'essence dans le réservoir tous les 7 à 10 jours pendant 10 ans.

Je possède une camionnette F-150 Lightning depuis deux ans et deux semaines. Je ne reviendrais jamais aux véhicules à essence. J'ai ce véhicule ici, à Ottawa. J'invite n'importe quel député de la Chambre à venir faire une balade avec moi. Je louerai une remorque, nous circulerons ainsi dans la région de Gatineau et je ramènerai cette personne ici. Je lui montrerai qu'en réalité, les arguments fallacieux qu'elle continue d'avancer sont inexacts. Je dis à n'importe quel député de la Chambre qui aimerait une telle démonstration que je la lui ferai ouvertement, à sa convenance, uniquement pour lui montrer que ce qu'il dit est totalement faux.

J'ai utilisé un exemple plus tôt, parce que le programme vise en fait à stimuler le marché et à encourager les consommateurs et l'industrie à commencer à envisager des options différentes. Oui, les véhicules électriques coûtent plus cher. À l'heure actuelle, un véhicule électrique, et je me fierai aux propos du député à cet égard, coûte probablement 15 000 \$ de plus environ qu'un équivalent à es-

sence. Cependant, il n'en était pas ainsi il y a 10 ans. Il y a 10 ans, un véhicule électrique coûtait environ 60 000 \$ de plus — pour l'équivalent à essence. Pourquoi le prix diminue-t-il? C'est parce que les gouvernements du monde ont encouragé les investisseurs privés et les entreprises privées à trouver des solutions et à fabriquer leurs produits en série.

• (1320)

On penserait qu'Elon Musk, l'enfant chéri de la droite, réussirait à convaincre mes collègues de l'autre côté de la Chambre, mais il semble qu'ils ne veulent même pas le croire. Cependant, je suis sûr qu'ils croient presque tout ce qu'il peut dire d'autre quand il est question de politique.

Plus tôt, j'ai utilisé l'exemple de l'éclairage ici, qui est à DEL. Il y a 20 ou 30 ans, nous n'avions pas d'éclairage à DEL dans cette salle; nous utilisions plutôt l'ampoule incandescente, qui est extrêmement inefficace. Elle produit une tonne de chaleur, gaspille énormément et crée beaucoup de dépenses pour produire la lumière. Qu'est-ce que le gouvernement de l'Ontario a fait au début des années 2000? Il a dit qu'il voulait éliminer progressivement cette technologie et passer à une autre beaucoup plus efficace. Qu'est-ce qu'il a fait? Il a dit que, à une date donnée, je pense que c'était il y a 10 ans, l'ampoule incandescente ne serait plus vendue en Ontario. Qu'est-ce qui est arrivé là-bas? L'industrie a commencé à chercher des options.

La première option était l'ampoule fluorescente compacte. Les députés se rappellent-ils ces petites ampoules à spirale? En premier, tout le monde utilisait ces ampoules. Il y a eu des incitatifs. Si les gens allaient au Home Depot ou au Canadian Tire, ils pouvaient retirer de petits autocollants pour découvrir un rabais de 2 ou 3 \$ sur chaque ampoule. C'était un incitatif du gouvernement destiné à aider les clients à payer l'augmentation des coûts, sachant que, plus tard, ces options finiraient par coûter moins cher.

Ce sont des principes économiques de base. On pourrait croire que le parti qui se présente comme celui qui comprend le mieux le fonctionnement de l'économie comprendrait des principes économiques de base comme ceux-là; or les conservateurs ne le comprennent pas. Qu'est-ce qui s'est passé par la suite? Il s'est avéré que l'ampoule fluorescente compacte était seulement une passerelle vers autre chose, parce que l'ampoule à DEL est arrivée. Maintenant, après que l'Ontario et de nombreuses autres administrations ont pris cette décision il y a 20 ans, la seule chose que nous pouvons acheter au magasin est une ampoule à DEL. En fait, si pour une quelconque raison, quelqu'un a besoin d'une ampoule incandescente, il finit par payer plus cher que pour une ampoule à DEL.

Grâce à une intervention du gouvernement il y a 25 ans, nous avons maintenant une ampoule plus efficace qui coûte moins cher à produire, à acheter et à faire fonctionner. Le client est gagnant sur tous les fronts. En plus, le gouvernement de l'Ontario a également aidé les gens à les acheter dans le passé. Ce n'est pas révolutionnaire. La logique qui s'applique à la transition de l'ampoule est la même que pour toute technologie quand le gouvernement perçoit l'avantage et reconnaît la nécessité de le faire.

Travaux des subsides

On peut continuer d'écouter les arguments fallacieux, comme ceux de la députée de Sarnia—Lambton—Bkejwanong, qui parle de la taxe sur l'essence et de tout l'argent que le gouvernement perçoit aux pompes et de la façon dont il pourrait servir à réparer les routes. Qu'y a-t-il de l'autre côté de la médaille? Qu'arriverait-il si nous ne faisons pas cela et que nous continuons de polluer l'environnement? Quelles répercussions aura l'augmentation des problèmes respiratoires sur notre système de santé?

Autrefois, les conservateurs étaient des défenseurs de l'environnement, c'est-à-dire les progressistes-conservateurs. Brian Mulroney et Flora MacDonald, originaire de ma circonscription, étaient des conservateurs qui comprenaient que les pluies acides étaient un problème. Brian Mulroney a donné l'exemple au monde entier sur la façon de gérer les pluies acides en réunissant des gens autour de cet enjeu. Il a rendu visite à George Bush pour s'attaquer au problème. Il a élaboré un protocole. C'est aussi ce qui a été fait pour réparer la couche d'ozone. Les conservateurs ont été le fer de lance du Protocole de Montréal, qui a rassemblé des gens de partout dans le monde, à Montréal, pour traiter du problème de la couche d'ozone, du fait qu'elle disparaissait. Où sont passés ces conservateurs?

• (1325)

La vice-présidente adjointe (Alexandra Mendès): Nous poursuivons les questions et observations. Le député de la circonscription de New Tecumseth—Gwillimburg, je veux dire, Gwillimbury, a la parole.

Scot Davidson (New Tecumseth—Gwillimbury, PCC): Appelons simplement cela le potager du Canada, madame la Présidente.

Nous attendons encore le supplément pour les régions rurales du député de Kingston et les Îles, qui croit qu'il suffit de dire une chose suffisamment fort pour qu'elle soit vraie.

On trouve bien des choses dans l'intervention du député. J'ai déjà conduit une Ford F-150 Lightning et je peux vous dire que ce véhicule, lorsqu'il est chargé et qu'il roule dans les températures froides de Thunder Bay, est à peu près aussi utile qu'une poche sur le devant d'un sous-vêtement.

Je reviens à ce qu'a dit le député, à savoir qu'il a eu quatre véhicules électriques au cours des 10 dernières années. C'est une question d'abordabilité dans ma circonscription. Acheter quatre nouveaux véhicules en 10 ans? Les gens de ma circonscription doivent attendre 10 ans juste pour pouvoir acheter un véhicule d'occasion, même avec l'incitatif du gouvernement, comme le député l'a dit lui-même, qui est en réalité une subvention payée par les contribuables canadiens pour ces gens. Est-ce que le député peut parler de l'abordabilité dans ma circonscription et de ce qui se passe en réalité quand on conduit une F-150 au nord de Thunder Bay?

• (1330)

L'hon. Mark Gerretsen: Madame la Présidente, quelle est la consommation d'essence, et quelle est l'inefficacité d'un moteur à combustion, quand on tire une remorque? La baisse est marquée.

Ce que j'ai dit, c'est que j'ai possédé plusieurs Toyota Tundras. Quand je mettais de l'essence et que je tirais une remorque, peu importe où j'allais, je devais toujours remettre de l'essence. C'est un autre faux-fuyant de dire en quelque sorte que l'autonomie d'une camionnette électrique diminue si on tracte une remorque. Merci bien, mais je pense que nous aurions tous pu nous le figurer; c'est assez simple. Si une camionnette remorque quelque chose, son autonomie va baisser, mais c'est le même phénomène pour les véhicules à moteur à combustion.

J'ai de bonnes nouvelles. Il y a beaucoup de bornes de recharge, si les conservateurs prenaient la peine d'ouvrir les yeux et de commencer à les chercher. Plus tôt, durant l'intervention du député de Bruce—Grey—Owen Sound, il a commencé à dire qu'il n'y avait pas de bornes de recharge dans sa région. Je viens de vérifier, et il y en a six à Owen Sound, seulement dans cette petite ville. Encore là, c'est faux-fuyant après faux-fuyant; c'est tout ce que les conservateurs ont à offrir.

[Français]

Mario Simard (Jonquière, BQ): Madame la Présidente, comme il est rare que je sois d'accord avec mon collègue, j'ai voulu me lever pour prendre la parole. Je trouve ça émouvant.

Comme lui, j'ai un véhicule électrique. J'habite au Saguenay—Lac-Saint-Jean, qui se trouve dans le Nord du Québec. Je peux confirmer qu'il fait froid en hiver dans le Nord du Saguenay—Lac-Saint-Jean. Je suis quand même capable de me rendre ici avec un véhicule électrique.

On a entendu des députés tenter de diaboliser et de démoniser les véhicules électriques en disant que ça ne fonctionne pas l'hiver et qu'il n'y a pas de bornes de recharge. Or la majorité des gens qui possèdent un véhicule électrique font 95 % de leurs recharges à la maison. Ils utilisent leur propre borne de recharge. Le réseau, on peut le développer chez soi.

Voici ce que je veux demander à mon collègue. Est-ce qu'il est d'accord avec moi que, finalement, l'argument principal de nos collègues conservateurs est qu'il faut maintenir les privilèges du secteur gazier et pétrolier?

[Traduction]

L'hon. Mark Gerretsen: Madame la Présidente, le député a tout à fait raison. C'est effectivement l'argument que les conservateurs avancent. Ils devraient simplement être francs à ce sujet. Ils devraient dire qu'ils veulent maintenir la production de pétrole et de gaz pour l'éternité, parce qu'ils veulent protéger ces entreprises qui en produisent.

La collègue qui m'a précédé a parlé du fait que d'autres pays, comme la Chine, le Japon et bien d'autres, adoptent les véhicules électriques à grande échelle. J'aimerais bien lui poser une question. Je voudrais savoir si elle pense que ces pays le font strictement pour le bien de l'environnement. Je ne crois pas que ce soit le cas. Cela a beaucoup plus à voir avec la sécurité énergétique. La réalité, c'est que le prix que nous payons à la pompe est dicté par le marché mondial. Nous ne pouvons pas vraiment le contrôler. Nous pouvons toutefois décider du moment où nous produisons de l'électricité, de la manière dont nous nous y prenons et du type d'électricité qui est produit, à partir de quelle source. Il nous est alors possible d'exercer un contrôle sur le prix. C'est très encourageant pour un pays, non seulement du point de vue de l'environnement, mais aussi pour ce qui est de la sécurité énergétique.

[Français]

Jason Groleau (Beauce, PCC): Madame la Présidente, je vous informe que je partagerai mon temps de parole avec ma collègue d'Oshawa.

Travaux des subsides

Je prends la parole aujourd'hui pour défendre une réalité bien concrète, souvent oubliée dans les décisions politiques prises à Ottawa ou à Québec. Je parle de la réalité des régions, en particulier de celle de ma région. La Beauce est une région rurale, fière, travaillante, entrepreneuriale, où les gens se lèvent tôt, travaillent fort et n'attendent pas après les autres pour avancer dans la vie. En Beauce, nous continuons à construire nos maisons pour produire et pour faire rouler notre économie régionale. Nous avons besoin de nos camions et de nos voitures à essence.

Le transport électrique, c'est une belle idée. Ce n'est toutefois pas réaliste en région. Oui, l'électrification des transports est un objectif noble; nous en convenons. Oui, il faut viser à réduire les émissions de gaz à effet de serre; nous en convenons tous. Toutefois, attention, on ne peut pas demander à des régions comme la Beauce de faire le saut sans aucune infrastructure. Chez nous, il n'y a pas de réseau de transport en commun efficace. Il n'y a pas de métro ni de tramway. Il n'y a même pas de système d'autobus dans toute la région de la Beauce. Il n'y a pas de borne à recharge rapide. J'ai entendu plein de gens dire qu'il y en avait ici. Chez nous, il n'y en a pas à chaque coin de rue. Dans plusieurs villages, la première borne est à une distance de 30 kilomètres, voire 40 kilomètres. En hiver, à -30 degrés, avec une remorque accrochée au camion, l'autonomie chute rapidement. Avant de penser à forcer la transition, il faut se poser une question de base: est-ce faisable sur le terrain? Dans plusieurs régions, la réponse est tout simplement non.

Les Beaucerons et les Beauceronnes travaillent avec des camions. La Beauce est une région d'entrepreneurs, de PME, d'hommes et de femmes de la construction, d'agriculteurs et d'agricultrices, et de transport. Il y a des gens qui livrent des matériaux, qui transportent des ballots de foin, qui posent des toitures et qui bâtissent des maisons. Pour ça, il faut des camions robustes, fiables, prêts à affronter les chantiers, les routes de gravier, les côtes verglacées, et surtout des voitures avec une grande autonomie. Les camions électriques ne répondent vraiment pas à nos besoins, en Beauce. Ils coûtent plus cher à l'achat, sont plus lourds, ont moins d'autonomie. C'est encore bien pire l'hiver: impossible de faire une journée d'ouvrage, comme on dit chez nous, sans se recharger.

Dans les derniers jours, nous nous sommes fait parler de nos coffres à outils, en Beauce. Ce que la ministre ignore, c'est que ce ne sont pas des petits coffres à outils à main que nous avons. En Beauce, nos coffres à outils sont des remorques fermées et attachées à des *pick-up*. Quelqu'un a-t-il déjà essayé d'attacher une remorque sur une auto électrique? C'est 100 kilomètres d'autonomie et, en hiver, ce n'est que la moitié. On ne sort même pas de la région de la Beauce avec ça. Je pose une question bien simple. Combien de chantiers de construction disposant d'une borne de recharge rapide pour camions électriques mes collègues ont-ils vus? La réponse est zéro. En Beauce, il n'y en a aucun.

C'est également une question de liberté et de dignité. Imposer la fin des véhicules à essence, c'est aussi imposer un choix urbain à des régions rurales. C'est ignorer que pour plusieurs Beaucerons, le camion n'est pas un luxe, mais un outil de travail et un prolongement de leur atelier. C'est une petite entreprise sur quatre roues. Les gens en région ne sont pas contre la transition énergétique. Ils veulent y participer, mais pas à leur détriment, pas en sacrifiant leur autonomie, leur efficacité et leur gagne-pain. On ne peut pas leur dire de vendre leur camion, d'acheter un véhicule deux fois plus cher qui ne fait pas la *job* et de se débrouiller avec ça. Ça n'a aucun sens.

Ce qu'il faut, c'est du réalisme et de l'écoute. Il est temps que le gouvernement libéral écoute les Canadiens et les Canadiennes, y compris ceux qui sont en région. Encore une fois, il faut s'ajuster à la réalité des régions et arrêter de copier les grands centres. Parlons un peu de la fausse promesse de l'uniformité. Ce que nous vivons aujourd'hui, c'est une pression bureaucratique qui cherche à appliquer les mêmes règles à Toronto, Vancouver et Montréal qu'à Saint-Éphrem-de-Beauce. Il faut réfléchir un peu plus que ça. Ce qui fonctionne sur l'Île de Montréal ne fonctionne pas sur le 9^e rang, à Saint-Gédéon-de-Beauce. Ce n'est pas une opinion, c'est un fait.

• (1335)

Dans plusieurs régions, le virage électrique ne pourra se faire que lorsque les bornes seront en place, que les prix auront baissé, que les camions électriques auront atteint une autonomie comparable à celle des véhicules à essence, et que les infrastructures suivront. En attendant, couper l'accès aux véhicules à essence, c'est pénaliser nos travailleurs et c'est freiner nos entrepreneurs. Une transition juste, c'est une transition adaptée. Personne ici ne dit qu'on doit refuser le progrès. Ce que je dis, c'est qu'on ne peut pas forcer une transition brutale au détriment des régions. Les camions à essence doivent rester permis, offerts et soutenus. Dire qu'ils seront interdits dans 10 ans, ce n'est tout simplement pas raisonnable.

Si le gouvernement veut réellement aider les régions, qu'il investisse dans les bornes électriques rurales, pas seulement dans les grands centres. Qu'il investisse dans les infrastructures routières et qu'il soutienne les garages locaux afin qu'ils puissent entretenir et réparer les véhicules électriques, qui coûtent une fortune. On manque de mécaniciens. Qu'il offre des subventions réalistes pour des véhicules adaptés à la construction et aux besoins agricoles, qu'on oublie trop souvent. Surtout, qu'il écoute les régions au lieu de leur dicter encore une fois quoi faire.

L'exemple beauceron, c'est une économie qui roule sur quatre roues. En Beauce, chaque camion, chaque fourgonnette, chaque *pick-up*, comme on dit, est un outil de développement économique. L'agriculteur va livrer ses produits au marché. L'entrepreneur transporte ses matériaux de Sainte-Marie à Saint-Isidore. Les travailleurs de la construction qui partent à 5 heures du matin et qui vont sur trois chantiers durant la journée ont tous besoin d'un véhicule fiable prêt à affronter les défis de la route. Leur dire qu'ils devraient abandonner leur camion à essence sans leur proposer de solution de recharge crédible, c'est mépriser leur réalité.

Le gouvernement libéral est irréaliste. Depuis le début, les libéraux ont été irréalistes et incohérents dans leur raisonnement et dans leur échéancier pour ce décret.

Premièrement, le ministre de l'Identité et de la Culture canadienne a déclaré que le gouvernement n'investirait plus dans les nouvelles autoroutes et dans les rues locales, mais les véhicules électriques ont toujours besoin des routes pour circuler. Deuxièmement, le passage de millions de véhicules à l'électricité entraînera une augmentation considérable de la demande énergétique. Le réseau canadien est-il prêt pour cet énorme volume d'électricité? D'ailleurs, plusieurs provinces comme l'Alberta et la Saskatchewan dépendent encore des combustibles fossiles pour produire leur électricité. Le réseau devra être modernisé rapidement, sinon les gains environnementaux seront annulés.

Travaux des subsides

Finalement, les batteries des véhicules électriques nécessitent des minéraux critiques, comme le lithium, le cobalt et le nickel, qui sont polluants à extraire et à recycler, et qui sont souvent contrôlés par des pays comme la Chine. Le Canada possède des ressources minières, mais sa capacité d'extraction et de traitement est très en retard par rapport à la demande. Le Canada n'a même pas encore de stratégie nationale claire ni d'infrastructure industrielle à grande échelle pour recycler ses batteries.

Je demande un peu de respect pour les régions. Je le dis clairement aujourd'hui: je suis pour la transition énergétique, l'innovation et les véhicules électriques. Il n'y a pas de problème, mais ça ne doit pas être fait au détriment des citoyens et des régions. Il faut laisser au marché le temps de s'adapter. Il faut écouter les besoins sur le terrain. Surtout, il faut respecter les travailleurs et les travailleuses de la construction, de l'agriculture et de la logistique. Ce sont eux qui font rouler le Québec, pas juste le « Québec en théorie ». En Beauce, nous fonçons, mais nous ne sommes pas aveugles. Nous voulons bien participer au virage, mais pas sans volant, sans roues et sans route.

J'invite tous mes collègues à bien réfléchir et à voter en faveur de cette motion conservatrice, qui relève du bon sens.

• (1340)

[Traduction]

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, je voulais seulement souligner, puisque nous poursuivons le débat sur cette question, que certains États américains et d'autres pays comme le Royaume-Uni se sont fixé des cibles et semblent vouloir imiter ce qui se fait au Canada.

J'aimerais que le député fasse part de sa perspective sur les mesures adoptées un peu partout dans le monde, et non pas seulement au Canada.

[Français]

Jason Groleau: Madame la Présidente, il y a en effet un virage énergétique. Nous le savons tous.

Par contre, je vais encore une fois revenir sur la réalité des régions, qui est différente de celle des grandes villes. Chez nous, nous avons des camions, des cabanes à sucre et des agriculteurs. Qui dit cabane à sucre dit tracteur. Un tracteur, ça nécessite de l'essence. Qui dit tracteur dit remorque et qui dit remorque dit quatre-roues. Il y a aussi les tronçonneuses, qui nécessitent de l'essence. Ça prend du gaz dans nos régions. C'est une nécessité, mais je suis d'accord qu'il faut améliorer nos structures. J'en suis amplement conscient.

Andréanne Larouche (Shefford, BQ): Madame la Présidente, je représente aussi une circonscription en milieu rural. Des membres de ma famille travaillent dans le domaine de la construction et il y a des producteurs agricoles partout sur mon territoire. Je suis de très près cette question de la ruralité et de l'occupation du territoire.

Il y a trois points que j'aimerais soulever. D'abord, je déplore le fait que nous débattons aujourd'hui d'une motion qui semble complètement faire fi de la question des changements climatiques. D'ailleurs, mon adversaire conservateur ne s'est même pas présenté au débat sur l'environnement pendant la campagne électorale, ce que je déplore aussi.

Ensuite, lorsque le député a parlé des normes, mon collègue de Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères et moi avons échangé

un regard, parce que le débat d'aujourd'hui porte sur les véhicules électriques et non sur les tracteurs, dont les producteurs de chez nous ont effectivement besoin dans leur ferme. Il faut éviter de propager de la désinformation. Nous parlons de véhicules électriques aujourd'hui, nous ne sommes pas là pour nuire aux producteurs agricoles.

Finalement, quand on parle d'un objectif volontaire, cela veut dire qu'il n'y a pas d'objectif. Je vais donner rapidement un petit exemple. En 2005, les constructeurs d'automobiles et le gouvernement fédéral avaient un accord volontaire. Ils se sont engagés à diminuer leurs émissions de gaz à effet de serre. Puisqu'il n'y avait pas de sanctions, l'objectif n'a pas été respecté. On l'a raté de 95 %. Il est peut-être temps de se donner des normes et des règles pour aller de l'avant.

• (1345)

Jason Groleau: Madame la Présidente, ce n'est pas de la désinformation. Pour transporter un tracteur jusqu'à une terre à bois, il faut une remorque. Ce n'est pas tout le monde qui a un garage sur sa terre à bois. J'ai un camion électrique et je sais qu'on ne peut pas tirer ça sur plus de 100 kilomètres. C'est la députée de Shefford qui fait de la désinformation.

La réalité, c'est que ce n'est tout simplement pas fait pour ça. Je ne suis pas contre les camions électriques. Il faut comprendre l'utilité du camion. On oublie toujours de parler de cette utilité. Ce n'est pas fait pour nous.

Gabriel Hardy (Montmorency—Charlevoix, PCC): Madame la Présidente, je remercie mon collègue de son discours vraiment éclairant.

J'aimerais lui poser une question. Croit-il qu'on a fait une évaluation assez exhaustive de toutes les options avant de miser uniquement sur le véhicule électrique? Par exemple, nous pourrions avoir un impact environnemental positif sur la planète au complet en utilisant nos combustibles fossiles ici pour les vendre et aider d'autres pays à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre.

Selon mon collègue, ne serait-il pas plus logique d'adopter une approche holistique à l'échelle planétaire plutôt que de nous concentrer uniquement sur nos propres politiques chez nous?

Jason Groleau: Madame la Présidente, il y a effectivement plein de pistes de solution qu'on peut explorer. Les études ont-elles eu assez d'impact et ont-elles été poussées aussi loin qu'elles auraient dû l'être? Je crois que non. Pour répondre à la question de mon collègue de Montmorency—Charlevoix, il y a encore beaucoup de travail à faire dans ce sens.

[Traduction]

Rhonda Kirkland (Oshawa, PCC): Madame la Présidente, c'est un honneur de prendre de nouveau la parole aujourd'hui pour vous parler de notre motion conservatrice en ma qualité de députée d'Oshawa. On sait que la motion vise à lever l'interdiction des véhicules à essence, et non à freiner de quelque façon que ce soit la production de véhicules électriques.

Ma ville est le moteur de l'industrie automobile du Canada depuis plus d'un siècle. Au fil des générations, Oshawa a contribué à faire avancer notre pays, au sens propre comme au sens figuré. Depuis les débuts de McLaughlin Motor Car Co. jusqu'à ce qu'elle devienne le siège social national de General Motors du Canada, ma collectivité construit les véhicules sur lesquels les Canadiens peuvent compter au quotidien.

Les gens d'Oshawa connaissent les voitures. Nous ne nous contentons pas de les acheter; nous les pensons, nous les concevons et nous les construisons. Nous utilisons pour cela la piste de technologie de pointe McLaughlin du Centre technique canadien, qui appuie le développement et l'intégration de logiciels et de matériel pour les systèmes de véhicules avancés. Ainsi, la ville d'Oshawa et la région de Durham se positionnent à la fine pointe du développement des technologies automobiles en Ontario. Nous nous sommes retourné les manches, beau temps, mauvais temps. Nous avons survécu aux fermetures d'usine et célébré les réouvertures. Par conséquent, lorsque le gouvernement tente de dire aux Canadiens quel type de voiture ils doivent conduire, sans tenir compte du point de vue des travailleurs, des dirigeants de l'industrie et des familles qui ont besoin d'un moyen de transport abordable, il ne fait pas preuve de leadership; il va tout simplement trop loin.

Même le président de General Motors du Canada a déclaré que les grands constructeurs automobiles sont tous encore loin d'atteindre les cibles pour 2026. Il veut que l'ensemble du programme soit éliminé, non pas modifié ni reporté, mais bel et bien éliminé, puisque ses exigences irréalistes forceraient les constructeurs automobiles à limiter la vente de véhicules à essence simplement pour s'y conformer, ce qui entraînerait des pertes d'emplois chez les concessionnaires et dans les entreprises manufacturières, des pertes de revenus pour les fabricants ainsi qu'une augmentation des prix pour le consommateur. L'imposition d'une approche mur-à-mur, typique des libéraux, ne reflète pas la réalité dans ma circonscription ni ailleurs au pays.

Quand les modèles 2026 seront-ils lancés? On s'attendait traditionnellement à ce que les modèles d'une année soient mis en vente l'automne précédent, mais les chefs de file de l'industrie nous disent que ce n'est plus le cas. Il est déjà possible d'acheter des modèles 2026. Il s'agit donc d'un débat très important, et qui tombe à point nommé.

Les travailleurs de General Motors à Oshawa, qui ont travaillé fort pour assurer la survie du secteur de l'automobile, méritent mieux que de se faire dire quoi faire par des politiciens à Ottawa qui n'ont peut-être jamais pointé à l'arrivée au travail et au départ ou qui n'ont peut-être jamais eu à rembourser un prêt automobile. L'interdiction autoritaire des véhicules à essence par le gouvernement libéral est non seulement inabordable, mais aussi déconnectée de la réalité. Elle menace des emplois, limite les choix et fait augmenter les prix pour les mêmes personnes qui sont déjà prises à la gorge par l'inflation, des impôts élevés et des dettes de plus en plus lourdes.

En décembre 2022, la *Gazette du Canada*, que l'on trouve sur le site Web du gouvernement du Canada, disait ce qui suit au sujet de l'interdiction dans le résumé de l'étude d'impact de la réglementation: « Les modifications proposées devraient avoir un effet disproportionné sur les ménages à faible revenu, en raison du coût initial plus élevé des VZE dans les premières années et de la hausse potentielle des coûts associés aux véhicules conventionnels, qui serait attribuable à la diminution de l'offre de ces véhicules causée par l'augmentation des cibles de vente de VZE. » On peut ensuite lire: « En outre, les modifications proposées auraient des effets disproportionnés sur les ménages des collectivités rurales et du Nord, qui peuvent avoir un faible accès aux infrastructures de recharge publiques. » On peut également en dire plus à ce sujet.

Une personne de métier qualifiée à Oshawa qui transporte son matériel au beau milieu de l'hiver ne pense pas à la part de marché

Travaux des subsides

des véhicules électriques; elle se demande plutôt si sa camionnette va démarrer à -20 degrés Celsius ou peut-être si elle peut faire les paiements. Ce genre de personne, l'élite libérale n'y pense jamais.

Les Canadiens ne sont pas anti-véhicules électriques. Nous sommes déjà des chefs de file dans les domaines de la technologie propre et de la fabrication durable. Depuis 2020, Ford, General Motors et Stellantis ont annoncé près de 1,5 milliard de dollars de nouveaux investissements qui créent de l'emploi au Canada et renforcé le secteur automobile et ses chaînes d'approvisionnement. Ces investissements stimulent la croissance dans les collectivités en matière de fabrication de pièces, de logistique et de progrès technologique, renforçant ainsi le rôle du Canada dans l'industrie automobile mondiale.

● (1350)

Selon l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, les ventes de véhicules électriques se sont effondrées depuis quelques mois. Elles se chiffraient à seulement 7,5 % en avril 2025. L'obligation de vendre 20 % de véhicules électriques établie par le gouvernement est désormais hors de portée pour 2026. Les constructeurs automobiles ne peuvent pas atteindre ce quota. De fait, au Québec, les ventes de véhicules électriques ont chuté de 75 % au premier trimestre de 2025. Des pénalités seront imposées aux constructeurs qui n'arrivent pas à atteindre les quotas. Nous le savons. Le problème a déjà été signalé. Une entreprise censée vendre 10 000 véhicules en 2026 devra vendre 2 000 véhicules électriques. Si elle n'en vend que 1 000, le constructeur devra payer 20 millions de dollars afin que le gouvernement n'ait plus à se soucier de la taxe sur le carbone pour les consommateurs. Les libéraux considèrent probablement cette politique comme une nouvelle façon de prélever une taxe sur le carbone auprès des Canadiens.

Le gouvernement libéral imposera une taxe de 20 000 \$ par véhicule, aux dépens des Canadiens. En gros, le projet de loi entraînera la baisse des ventes de véhicules, l'augmentation du prix des véhicules pour les Canadiens ainsi que des pertes d'emplois dans le secteur. L'accessibilité financière et le choix y perdront au change, alors même que nous traversons une période marquée par une hausse des coûts, une demande limitée et une incertitude croissante sur l'état de préparation des infrastructures.

L'industrie automobile est déjà en difficulté en raison des droits de douane américains. Je sais que tous les députés conviendront que plus que jamais, nous devons collectivement protéger ce secteur vital. Il serait irresponsable de causer davantage de préjudices évitables, ce qui mettrait en péril les emplois canadiens, les investissements, l'accès abordable et le choix en matière de transport essentiel et la stabilité de notre économie. Si notre réglementation automobile n'est pas harmonisée avec celle des États-Unis, par exemple, l'avenir industriel du Canada sera compromis et nous risquons de perdre notre industrie automobile. C'est pourquoi nous devons laisser le marché et l'industrie décider, et non le gouvernement libéral.

Les conservateurs rejettent cette approche. Nous croyons au gros bon sens. Nous croyons qu'il faut faire confiance aux Canadiens, et non pas les punir. Les Canadiens méritent de pouvoir choisir ce qu'ils disent, ce qu'ils pensent, comment ils utilisent leur argent et ce qu'ils conduisent, que ce soit une voiture à essence, électrique ou les deux.

Déclarations de députés

Nous appuyons une technologie plus propre. Nous appuyons la réduction des émissions. Nous appuyons un secteur automobile canadien vigoureux et concurrentiel. Nous n'appuyons pas l'idée de dire aux travailleurs canadiens qu'ils doivent dépenser entre 15 000 et 20 000 \$ de plus pour un véhicule qui ne convient pas à leur vie ou à leur région, simplement pour répondre à un mandat élaboré par ce gouvernement libéral déconnecté de la réalité. C'est ce que défendent les conservateurs. C'est ce que nous défendons toujours.

Il n'est pas aisé d'atteindre un équilibre dans le secteur de l'automobile à Oshawa et partout en Ontario. Nos travailleurs ont prouvé à maintes reprises qu'ils peuvent soutenir la concurrence des meilleurs au monde, mais il leur faut des politiques stables et réalistes, et non des interdictions radicales qui ne tiennent pas compte des infrastructures, des besoins régionaux et des réalités des consommateurs.

Ne nous leurrons pas: cette interdiction ne nuira pas au premier ministre, à ses donateurs de Bay Street ou à de nombreuses élites d'en face. Ils continueront de conduire les véhicules de leur choix. Ils continueront de se faire conduire dans des escortes dont les moteurs tournent parfois au ralenti, et ils continueront de voyager à bord de leurs jets privés pour se rendre à des conférences sur le climat à l'étranger. Ce sont les travailleurs canadiens qui paieront la note.

● (1355)

Ginette Lavack (secrétaire parlementaire de la ministre des Services aux Autochtones, Lib.): Madame la Présidente, j'aimerais poser une question à ma collègue d'en face. À la lumière du consensus scientifique selon lequel des mesures immédiates sont nécessaires pour lutter contre les changements climatiques — alors que nous vivons et connaissons la pire saison d'incendies de forêt jamais enregistrée à ce jour —, et sachant que l'offre de véhicules électriques augmentera progressivement et qu'ils deviendront plus abordables au fil du temps, comment la députée peut-elle justifier le report des cibles futures, d'autant plus que des motions comme celle proposée par les conservateurs demandent d'arrêter tous ces efforts? Comment pouvons-nous atteindre les résultats escomptés sans renoncer aux engagements du Canada en matière de lutte contre les changements climatiques?

Rhonda Kirkland: Madame la Présidente, j'ai parlé à de nombreux fabricants d'automobiles et groupes hier, et la réponse est la suivante: comme la députée l'a elle-même dit; le mot-clé est « cibles ». Les cibles, c'est très bien. Les fabricants d'automobiles et le secteur de l'automobile n'ont rien contre les cibles. Ils peuvent aspirer à des cibles. Or, une obligation qui contrôle ce que les Canadiens achètent est inacceptable.

Todd Doherty (Cariboo—Prince George, PCC): Madame la Présidente, notre collègue a parlé de sa collectivité et de sa circonscription, qui sont le centre névralgique de la fabrication de véhicules au pays.

Lorsque Bev Goodman, PDG de Ford Canada, a réclamé l'annulation de l'obligation relative aux véhicules électriques, que Kristian Aquilina, président de General Motors Canada, a exhorté les libéraux à supprimer cette obligation et que Brian Kingston, président et chef de la direction de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, a réclamé la même chose, les résidents de la circonscription de ma collègue ont dû être consternés. Je me demande si elle peut nous faire part de certaines des histoires qu'elle a entendues à ce sujet en faisant du porte-à-porte.

Rhonda Kirkland: Monsieur le Président, les résidents de ma circonscription sont effectivement très inquiets. À Oshawa, on a annoncé la suppression du troisième quart de travail. La baisse des ventes entraîne déjà des pertes d'emplois. C'est vraiment une question de choix, on y revient toujours. Comme je l'ai déjà dit, il n'y a aucun problème à fixer des cibles. Nous voulons tous protéger l'environnement et réduire les émissions. Nous voulons atteindre des objectifs et des cibles. Par contre, il est inacceptable d'imposer des obligations.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

● (1400)

[Traduction]

SURMONTER LES DÉFIS MONDIAUX

Heather McPherson (Edmonton Strathcona, NPD): Monsieur le Président, nous sommes à un moment critique de l'histoire de notre pays. Nous savons que le Canada ne peut plus compter sur les États-Unis pour répondre à ses principaux besoins stratégiques en matière de commerce et de sécurité. Nous devons maintenant tracer et emprunter une voie stratégique distincte pour protéger notre sécurité, notre paix et notre souveraineté.

Cependant, des groupes séparatistes s'emploient à préparer un référendum pour séparer l'Alberta du Canada, tout cela grâce à Danielle Smith. Au moment même où nous devons conjuguer nos efforts pour notre pays et pour notre avenir, les conservateurs de ma province cherchent à nous diviser. Ils alimentent ainsi les lubies du « 51^e État » de Trump.

Le premier ministre s'acoquine avec des tyrans et des individus qui bafouent les droits de la personne, mais refuse de mener des consultations sérieuses auprès des travailleurs, des groupes environnementaux et des nations autochtones.

La voie vers une économie plus forte et un avenir meilleur ne peut pas faire fi des droits de la personne au Canada ou à l'étranger. Nous devons protéger notre démocratie. Nous devons protéger les droits de la personne. C'est ce qui nous caractérise en tant que Canadiens.

* * *

LES CÉLÉBRATIONS DE LA FÊTE DU CANADA

Gurbux Saini (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Monsieur le Président, c'est avec beaucoup de fierté que j'annonce aujourd'hui que, cette année, j'organiserai les célébrations annuelles de la fête du Canada dans ma circonscription, Fleetwood—Port Kells.

La fête du Canada est un moment spécial où nous nous réunissons pour célébrer notre histoire commune, nos nombreuses réalisations et la joie d'être Canadiens.

J'invite mes concitoyens à venir me rejoindre au parc Chimney Heights le mardi 1^{er} juillet, de 13 heures à 17 heures.

Nous pourrions y déguster de délicieux mets, admirer des artistes captivants et célébrer notre fierté d'être Canadiens. La fête du Canada nous donne l'occasion de réfléchir à la splendeur de notre pays et aux valeurs qui nous unissent en tant que Canadiens.

Célébrons ensemble le Canada, un pays fort et libre.

[Français]

EMMY FECTEAU

Jason Groleau (Beauce, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais aujourd'hui saluer une jeune femme qui fait briller la Beauce. Le 10 mai dernier, elle a été sacrée athlète de l'année au 46^e Gala du mérite sportif beauceron. La hockeuse Emmy Fecteau, de Saint-Odilon, est une athlète et une personne d'exception.

Sur la glace, elle a mené l'équipe canadienne à la médaille d'or aux jeux olympiques universitaires. Emmy a été nommée capitaine des Stingers de l'Université Concordia lors de la saison 2023-2024, qui s'est soldée par une victoire au championnat national. Depuis 2024-2025, elle évolue dans la Ligue professionnelle de hockey féminin avec les Sirens de New York.

Jeune femme disciplinée, Emmy n'a jamais mis ses études de côté. Elle a su allier sport de haut niveau et réussite académique avec la même passion et la même discipline, obtenant son baccalauréat en enseignement de l'anglais. Emmy est une source d'inspiration pour tous nos jeunes. C'est une vraie ambassadrice de la Beauce. Elle est fière, déterminée et profondément humaine.

Je dis félicitations à Emmy pour tout ce qu'elle a accompli. La Beauce est vraiment fière d'elle.

* * *

[Traduction]

LA VACCINATION

L'hon. Hedy Fry (Vancouver-Centre, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à remercier les habitants de Vancouver-Centre de m'avoir accordé encore une fois leur confiance, pour la 11^e fois. Je vais travailler fort pour les représenter.

Je leur adresse maintenant la parole, pas à titre de députée, mais en tant que médecin. Je crains pour la santé de nos enfants. Le Canada fait face à une épidémie de rougeole comme nous n'en avons pas vu depuis des dizaines d'années. Nous avons éliminé cette maladie en 1998, mais elle est maintenant de retour. La rougeole est le virus le plus contagieux, qui peut survivre dans l'air pendant 48 heures. Elle est mortelle. Des centaines de milliers de jeunes enfants en sont morts dans les années 1950, et ceux qui ont survécu ont gardé des lésions cérébrales permanentes.

Je veux dissiper certains mythes. Il est risqué d'emmenner un enfant chez un ami atteint de la maladie. La rougeole n'est pas la varicelle; il ne faut donc pas jouer à la roulette russe avec la vie d'un enfant. C'est une maladie évitable grâce au vaccin RRO. Je supplie les parents de faire vacciner leurs enfants. Les femmes en âge de procréer devraient également se faire vacciner avant de tomber enceinte. Les provinces ne devraient pas permettre aux enfants non vaccinés de fréquenter l'école. Nous avons certainement cette obligation envers nos enfants.

* * *

SARNIA—LAMBTON—BKEJWANONG

Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton—Bkejwanong, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais remercier les gens de Sarnia—Lambton—Bkejwanong de m'avoir confié un quatrième mandat en tant que députée.

Je tiens à remercier ma directrice de campagne, Anne Denman, et les nombreux bénévoles dévoués qui ont travaillé pour nous assurer la victoire.

Déclarations de députés

Je remercie tout particulièrement Mackenna, le meilleur coordonnateur de bénévoles et le meilleur depuis toujours pour cogner aux portes; Brandon, le cerveau qui a incité les gens à aller voter; et Bill, ou « Murph », qui s'est assuré qu'il y avait des pancartes bleues d'un bout à l'autre de la circonscription.

Je tiens également à remercier mon mari, Paul, qui a installé des pancartes, a fait du porte-à-porte et m'a beaucoup soutenue, comme toujours.

Je remercie aussi mes filles, Gillian et Katie, de leur amour et de leur appui.

Je m'engage à m'exprimer fermement sur les enjeux de notre circonscription et à aider tous mes concitoyens qui en ont besoin. Les temps sont difficiles, et je vais défendre leurs libertés civiles et les droits et libertés auxquels nous tenons tant.

J'ai hâte de travailler avec les députés de tous les partis pour faire du Canada un meilleur pays pour tous.

* * *

● (1405)

[Français]

LA SEMAINE NATIONALE DE LA FONCTION PUBLIQUE

L'hon. Greg Fergus (Hull—Aylmer, Lib.): Monsieur le Président, cette semaine, nous célébrons la Semaine nationale de la fonction publique. C'est l'occasion parfaite pour reconnaître le travail remarquable de ceux et celles qui, chaque jour, assurent le bon fonctionnement de notre pays.

La fonction publique de 2025 doit tirer avantage des nouvelles technologies et de l'intelligence artificielle, qui peuvent nous aider à bâtir une fonction publique plus agile et plus efficace. Notre gouvernement donnera aux fonctionnaires les outils dont ils ont besoin pour continuer à servir tous les Canadiens avec excellence. De nouvelles technologies permettront d'alléger les tâches routinières, afin que les fonctionnaires puissent se concentrer sur ce qui compte: la créativité, le jugement et la résolution de problèmes.

Pour garder le Canada fort, nous avons besoin d'une fonction publique forte. Je souhaite à tous une bonne Semaine nationale de la fonction publique.

* * *

[Traduction]

LE SECTEUR CANADIEN DE L'ÉNERGIE

Laila Goodridge (Fort McMurray—Cold Lake, PCC): Monsieur le Président, malgré l'abondance de ses ressources naturelles, le Canada n'exploite pas tout son potentiel. Le Canada détient la troisième réserve de pétrole en importance au monde. Toutefois, en raison de la décennie perdue à cause des libéraux et de leurs politiques anti-énergie, notre pays importe près d'un demi-million de barils de pétrole chaque jour. Les libéraux préfèrent soutenir le pétrole sale des dictateurs plutôt que notre secteur énergétique responsable.

Déclarations de députés

Pour bon nombre de Canadiens, l'Alberta était un symbole d'espoir et de prospérité, un nouveau départ, mais au cours de la dernière décennie, l'économie canadienne a connu la pire croissance des pays du G7. L'espoir est en train de s'effondrer. Le Canada ne peut pas attendre. Il faut lancer des projets énergétiques canadiens, que ce soit dans le secteur des mines, des pipelines, du gaz naturel liquéfié ou du nucléaire. Le Canada a besoin d'innovations. Abandonnons les dispositions du projet de loi anti-énergie C-69, le moratoire sur les pétroliers, le plafonnement de la production énergétique et la taxe sur le carbone pour les industries, et favorisons l'exploitation des ressources naturelles au pays.

Nous avons les travailleurs. Nous possédons le savoir-faire et l'énergie. Il faut à présent que le gouvernement libéral s'écarte du chemin et qu'il laisse le Canada prospérer.

* * *

LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RURAL

Jessica Fancy-Landry (South Shore—St. Margarets, Lib.): Monsieur le Président, en tant que défenseure de longue date des régions rurales de South Shore—St. Margarets, ancienne enseignante et chercheuse primée dans le domaine de la jeunesse et du développement en milieu rural, je prends la parole aujourd'hui au sujet de l'importance cruciale du développement économique rural au Canada.

Les collectivités rurales ne sont pas que des paysages pittoresques. Elles sont le moteur de notre pays. C'est là où le lait est produit, où les fruits de mer dans notre assiette sont récoltés et où poussent les arbres de Noël qui égayent nos foyers en décembre. En fait, mon grand-père, avec l'entreprise Riverview Christmas Tree Farm, cultivait des arbres dans le comté de Lunenburg, la capitale mondiale du sapin de Noël.

Dans le cadre de mes recherches, je me concentre depuis longtemps sur la nécessité de veiller à ce que les populations rurales ne soient pas laissées pour compte. Il arrive trop souvent que les besoins des régions rurales soient relégués au second plan. Nous devons changer cela, car lorsque nous investissons dans l'infrastructure, l'innovation et l'éducation en milieu rural, nous investissons dans la durabilité de nos systèmes alimentaires, de nos ressources naturelles et de nos industries locales.

Les régions rurales du Canada ne font pas que nous nourrir, elles nous ramènent à l'essentiel. Faisons-en une priorité.

* * *

BUZZ HARGROVE

Harb Gill (Windsor-Ouest, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui à titre de député conservateur de Windsor-Ouest. Je suis profondément touché par la confiance que les bonnes gens de Windsor m'ont accordée pour les représenter à Ottawa.

C'est dans cet esprit que je rends hommage à un homme qui a laissé une marque indélébile sur notre collectivité et sur l'industrie automobile canadienne. Cet homme, c'est Buzz Hargrove, qui est décédé le 15 juin. Buzz a fait ses débuts à l'usine d'assemblage de Windsor, puis il a gravi les échelons pour devenir président du Syndicat des travailleurs canadiens de l'automobile.

Il était un ardent défenseur des familles de travailleurs, en particulier à Windsor, où le secteur de l'automobile n'est pas seulement une source d'emplois, mais aussi un pan de notre identité. Buzz s'est

battu énergiquement pour obtenir de bons salaires, des lieux de travail plus sûrs et la sécurité que procure un bon contrat. Ses actions ont laissé une marque non seulement dans les chaînes de montage, mais aussi dans la force et la résilience de nos collectivités.

Que Buzz repose en paix. Sa voix s'est peut-être tue, mais son héritage se perpétuera.

* * *

• (1410)

[Français]

JIMMY LAI

Alexis Brunelle-Duceppe (Lac-Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, alors que les dirigeants mondiaux se réunissent au sommet du G7, on se doit de parler d'une seule voix devant les enjeux des droits internationaux de la personne et de la liberté d'expression.

Le G7 survient à un moment critique. Le procès du prisonnier politique hongkongais et défenseur de la liberté d'expression Jimmy Lai devrait reprendre à la mi-août. Âgé de 77 ans, il est diabétique et a déjà passé quatre ans et demi en détention; une détention arbitraire et illégale, condamnée d'ailleurs par les experts des Nations unies.

Le cas de Jimmy Lai est probablement l'un des plus médiatisés au monde. En 2023, la Chambre des communes et le Sénat ont tous deux approuvé à l'unanimité des motions demandant la libération immédiate de M. Lai.

Des parlementaires de tous partis confondus estiment qu'en lui octroyant la citoyenneté honoraire canadienne, il sera possible de faire pression sur le gouvernement de Hong Kong afin qu'il puisse être libéré. Je fais partie de ceux-ci et j'espère sincèrement que les députés de ce Parlement joindront leur voix à la mienne.

* * *

[Traduction]

LE 100^E ANNIVERSAIRE DU CORPS CANADIEN DES COMMISSIONNAIRES

L'hon. Darren Fisher (Dartmouth—Cole Harbour, Lib.): Monsieur le Président, cette année marque le 100^e anniversaire du Corps canadien des commissionnaires, un organisme sans but lucratif tout à fait extraordinaire qui sert fièrement les Canadiens et soutient nos anciens combattants depuis un siècle.

Fondé en 1925 pour offrir des emplois intéressants aux anciens combattants revenant de la guerre, le Corps canadien des commissionnaires est devenu l'un des plus importants employeurs du secteur de la sécurité privée au pays. Cet organisme permet à des milliers de Canadiens de se trouver un bon emploi, tout en demeurant fidèle à sa mission initiale. Qu'il s'agisse de protéger les édifices fédéraux ou de soutenir les collectivités locales, le travail des commissionnaires est essentiel, mais son impact est plus profond. Pour un nombre incalculable d'anciens membres des Forces armées canadiennes et de la GRC, le Corps canadien des commissionnaires offre non seulement un emploi, mais également de la dignité, une raison d'être et un esprit de camaraderie.

Nous tenons à remercier la grande famille des commissionnaires, d'hier et d'aujourd'hui, pour un siècle de loyaux services et de sollicitude. Nous souhaitons vous offrir nos meilleurs vœux pour les 100 prochaines années.

L'ÉCONOMIE

Greg McLean (Calgary-Centre, PCC): Monsieur le Président, pendant cette courte session parlementaire, nous nous empressons d'adopter des mesures législatives visant à annuler, temporairement ou partiellement, les lois que le gouvernement libéral a édictées au cours des dix dernières années pour lutter contre le développement. Nommons-les. Il y a eu le projet de loi C-69, la loi anti-pipelines, le projet de loi C-48 interdisant les pétroliers, le plafonnement de la production pétrolière et gazière et, enfin, la taxe sur le carbone pour les industries. Ces lois ont fait du Canada l'une des économies à la croissance la plus lente parmi les pays développés. Aujourd'hui, alors que nous accueillons le G7, nos alliés continuent de se demander pourquoi le Canada n'arrive pas à construire quoi que ce soit.

Le gouvernement propose maintenant le projet de loi C-5, qui n'est rien d'autre qu'une solution à la pièce, en espérant que personne ne s'aperçoive du borbier qui se cache derrière. Remplacer des lois à la pièce est une fausse bonne idée.

Voici la vraie solution: abroger ces lois anti-énergie, approuver les projets énergétiques, créer des emplois et reprendre la construction. Arrêtons de faire semblant et commençons à assurer de bons salaires et un avenir meilleur aux Canadiens.

* * *

LA VENTE-DÉBARRAS COMMUNAUTAIRE À SCARBOROUGH-CENTRE—DON VALLEY-EST

Salma Zahid (Scarborough-Centre—Don Valley-Est, Lib.): Monsieur le Président, j'ai récemment eu l'occasion d'assister à la vente-débarras communautaire et à la vente annuelle de pâtisseries organisées par la Church of Our Saviour, Don Mills, dans ma circonscription, Scarborough-Centre—Don Valley-Est. Je remercie Liz Liness et le révérend Pierre Niyongere de m'avoir invitée, ainsi que tous ceux qui ont contribué à l'organisation de cette activité fantastique. Je leur suis reconnaissante de l'accueil chaleureux que j'y ai reçu.

C'était merveilleux de rencontrer des membres de la collectivité dans une ambiance aussi conviviale et de voir les talents de Don Valley-Est mis en valeur, qu'il s'agisse d'œuvres d'art remarquables, de soupes maison, de beignets ou d'autres pâtisseries. Quelle que soit notre foi, nous voulons tous ce qu'il y a de mieux pour notre famille, notre collectivité et notre pays. Ce genre d'activités contribue à bâtir des collectivités fortes, et j'ai hâte d'apprendre à connaître cette partie de ma circonscription cet été.

Je souhaite à tous un été productif et enrichissant.

* * *

LES VÉHICULES À ESSENCE

Arnold Viersen (Peace River—Westlock, PCC): Monsieur le Président, les propriétaires de camions V8 du Canada n'ont jamais été aussi embêtés. Au fil de leurs années de mauvaise gestion, les libéraux ont fait des misères aux agriculteurs, aux familles et aux travailleurs forestiers du Nord de l'Alberta. Aujourd'hui, le gouvernement libéral prévoit d'interdire les véhicules à essence et d'obliger les Canadiens à conduire des véhicules électriques. C'est un exemple de plus du fameux « Ottawa a toujours raison ».

Je vais dire aux députés ce que les Albertains et les Canadiens des régions rurales savent déjà. L'agriculteur qui transporte son bétail ne peut pas attendre des heures pour recharger son véhicule au cours d'un trajet. Le chasseur qui doit ramener son orignal à la mai-

Déclarations de députés

son ne peut pas le mettre à l'arrière d'une Prius. Quand il fait -40 °C dehors, les travailleurs du secteur pétrolier et gazier ne peuvent pas compter sur des véhicules électriques pour transporter l'équipement lourd nécessaire pour « chauffer le reste du pays ». Même au Québec, le véhicule le plus vendu est la camionnette à essence de la série F.

Dans un Canada fort et libre, les Canadiens doivent avoir la possibilité de conduire un véhicule qui répond à leurs besoins à un prix abordable. Il est temps de supprimer l'interdiction des véhicules à essence.

* * *

● (1415)

[Français]

LES PRIX GRANDIOSES COMMUNAUTAIRES

Guillaume Deschênes-Thériault (Madawaska—Restigouche, Lib.): Monsieur le Président, le mois dernier, lors de ma toute première activité officielle en tant que député élu de Madawaska—Restigouche, j'ai eu le plaisir d'assister à la remise des prix Grandioses communautaires organisée par la municipalité régionale de Grand-Sault.

[Traduction]

Trois personnes recevront le prix Grandiose en reconnaissance du travail bénévole qu'elles ont accompli. Elles consacrent généreusement leur temps à organiser des activités et à fournir des services essentiels à la collectivité. Sans ces bénévoles dévouées, de nombreuses initiatives locales ne pourraient tout simplement pas voir le jour.

Je tiens à féliciter Mariette Lafrance, Judith Thériault et Josée Roussel. Leurs contributions sont à la fois précieuses et essentielles.

[Français]

Trois autres personnes ont été honorées dans la catégorie des ambassadeurs.

Ce prix vise à reconnaître des individus dont les réalisations exceptionnelles font rayonner la municipalité régionale de Grand-Sault à l'échelle provinciale, nationale ou internationale.

Je félicite Alain Lavoie, Morel Caissie et Carole « Coco » Bellevue. Ils sont une véritable source de fierté pour leur région.

[Traduction]

Comme je l'ai déjà dit, Madawaska—Restigouche regorge de talents. C'est pour moi un énorme privilège de représenter cette magnifique circonscription.

*Questions orales***LES VÉHICULES À ESSENCE**

David McKenzie (Calgary Signal Hill, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement libéral va bientôt interdire la vente des véhicules qui fonctionnent à l'essence et au diesel dans notre pays. Les libéraux veulent forcer les Canadiens à acheter des véhicules électriques. Ils se moquent que leur projet fasse grimper le prix des véhicules de 20 000 \$, que le Canada soit l'un des pays les plus vastes et les plus froids au monde, ou que les travailleurs canadiens aient besoin de véhicules fiables pour gagner leur vie et subvenir aux besoins de leur famille. Ils ne se soucient pas du fait que nous n'ayons pas la capacité de production ou de transport d'électricité nécessaire pour concrétiser leur idée, ou du fait que les ventes de véhicules électriques au Canada sont en baisse et que General Motors et Ford ont demandé la levée de l'interdiction.

Les Canadiens demandent au premier ministre de soutenir les agriculteurs, les commerçants, les travailleurs du secteur énergétique et leur famille, qui ont besoin de moyens de transport fiables et qui doivent pouvoir choisir leur véhicule.

* * *

[Français]

JEAN-YVES GUINDON

Stéphane Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'immense honneur de souligner la contribution exceptionnelle d'un artiste de chez nous, l'aquarelliste Jean-Yves Guindon. C'est un artiste de Saint-André-Avellin, dans ma circonscription, Argenteuil—La Petite-Nation. Avec plus de 40 ans de carrière et près de 5 000 tableaux à son actif, M. Guindon est une figure emblématique de l'art québécois. Par son regard unique, il a su capturer la beauté, les paysages, l'âme du patrimoine bâti et l'architecture de notre région avec une précision et une sensibilité remarquables. Il a exposé ses œuvres au Québec, au Canada, en Europe, à Toronto et à Bruxelles, mais son inspiration demeure profondément enracinée sur notre territoire.

Au-delà de sa carrière artistique, M. Guindon est également un exemple d'engagement auprès d'une trentaine d'organismes, de fondations et de corporations de la région. Aujourd'hui, je suis fier de lui remettre la Médaille du couronnement du roi Charles III en reconnaissance de son œuvre, de sa contribution inestimable à la culture canadienne et de son engagement communautaire.

QUESTIONS ORALES

[Traduction]

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Chris Warkentin (Grande Prairie, PCC): Monsieur le Président, que penserait-on si je disais que le gouvernement libéral s'est doté d'un plan visant à augmenter le coût des véhicules de plus de 20 000 \$ et à faire disparaître 40 000 emplois bien rémunérés? Eh bien, c'est exactement ce que font les libéraux avec leur projet d'éliminer les véhicules à essence, qui entrera en vigueur dès l'an prochain. Les travailleurs et les familles d'un océan à l'autre, notamment au sein des collectivités rurales et nordiques, ne peuvent pas se permettre cette dangereuse expérience libérale.

C'est pourtant simple: les Canadiens ne veulent pas se faire imposer cela. Ce soir, les libéraux voteront-ils pour mettre immédiatement un terme à leur projet radical visant à interdire les véhicules à essence?

L'hon. Julie Dabrusin (ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.): Monsieur le Président, on peut compter sur les conservateurs pour s'en prendre à l'une des plus importantes industries du pays, et ce, au moment même où elle est frappée par des droits de douane injustifiés de la part des États-Unis.

Le gouvernement est solidaire des travailleurs du secteur de l'automobile. Nous investissons dans ce secteur et nous allons continuer de protéger les emplois syndiqués bien rémunérés.

Chris Warkentin (Grande Prairie, PCC): Monsieur le Président, c'est totalement ridicule, car un rapport publié aujourd'hui prévoit la perte de 50 000 emplois dans le secteur de l'automobile en raison de l'incertitude commerciale. Plutôt que d'offrir une quelconque forme de certitude au secteur de l'automobile, les libéraux s'entêtent à imposer leur obligation relative aux véhicules électriques, une mesure risquée et dangereuse.

Ford et GM supplient le gouvernement de mettre un terme à cette folie. L'industrie prévoit que l'interdiction libérale du moteur à essence provoquera la perte supplémentaire de 40 000 emplois bien rémunérés au Canada. L'incapacité des libéraux à obtenir un accord sur les droits de douane, combinée à l'obligation radicale qu'ils imposent eux-mêmes en matière de véhicules électriques, détruira le secteur automobile canadien.

Les libéraux vont-ils se rallier à nous aujourd'hui et mettre fin à...

• (1420)

Le Président: Le ministre des Finances a la parole.

L'hon. François-Philippe Champagne (ministre des Finances et du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, nous n'avons aucune leçon à recevoir des conservateurs. Nous n'avons aucune leçon à recevoir de ces gens-là. Sous le gouvernement libéral, le secteur de l'automobile a bénéficié d'investissements records. Même Bloomberg a classé le Canada au premier rang mondial pour sa chaîne d'approvisionnement en véhicules électriques. Nous devrions tous nous en réjouir.

Nous allons nous battre pour cette industrie. Nous allons nous battre pour nos travailleurs. Nous allons nous battre pour un Canada fort.

Rachael Thomas (Lethbridge, PCC): Monsieur le Président, de ce côté-ci de la Chambre, nous n'avons pas de leçons à recevoir d'eux. Nous défendons la liberté de choix des Canadiens, le choix de conduire un véhicule qui est adapté à leurs besoins et à ceux de leur famille. Voilà ce que nous défendons, de ce côté-ci de la Chambre. Nous sommes...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre. Je n'ai rien pu entendre. La députée peut reprendre du début.

Des voix: Oh, oh!

Rachael Thomas: Monsieur le Président, je suis désolée, mais vous devez remettre la Chambre au pas.

Des voix: Oh, oh!

Le Président: La députée a la parole. Veut-elle poser sa question?

Rachael Thomas: Monsieur le Président, je vous remercie.

Questions orales

Les députés libéraux ne croient pas que les Canadiens devraient être libres de choisir le véhicule qu'ils conduisent. À l'heure actuelle, les libéraux ont mis en place une mesure qui obligera les Canadiens à acheter des véhicules électriques. Les Canadiens n'auront pas le choix, sauf que ce genre de véhicule ne répond pas aux besoins des familles canadiennes. Les familles canadiennes ne peuvent pas se permettre les 20 000 \$ supplémentaires que cette obligation ajouterait à leur facture lorsqu'elles achètent une voiture neuve, surtout pas en cette période où elles ont du mal à joindre les deux bouts.

Dans l'immédiat, le gouvernement a une option: voter avec les conservateurs pour renoncer à l'interdiction des véhicules à essence. Vont-ils voter avec nous?

L'hon. Julie Dabrusin (ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.): Monsieur le Président, pour ma part, je me rangerai aux côtés des travailleurs de l'automobile de tout le pays et je défendrai une industrie automobile forte. Je défendrai notre avantage concurrentiel sur le plan écologique tout en veillant à ce que nous nous engagions dans la même voie que le reste du monde. Si les conservateurs examinaient les études, ils constateraient qu'à l'échelle mondiale, les ventes de véhicules électriques sont en hausse.

Si les députés d'en face tiennent vraiment à ce que nous défendions les travailleurs de l'automobile, alors j'espère qu'ils se joindront à nous pour protéger résolument l'industrie.

Rachael Thomas (Lethbridge, PCC): Monsieur le Président, si le gouvernement libéral veut vraiment défendre les travailleurs de l'automobile, il devrait cesser de rendre illégaux les véhicules qu'ils fabriquent.

Dans ma circonscription, Lethbridge, un agriculteur ne peut pas se fier à un véhicule électrique pour aller chercher des semences ou pour faire sa récolte. Les familles de ma région ont besoin d'options pour choisir leur véhicule.

Les libéraux défendront-ils les intérêts des Canadiens en renonçant à interdire les voitures à essence?

L'hon. Julie Dabrusin (ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.): Monsieur le Président, j'apporte simplement une précision au sujet de la réglementation dont parlent les conservateurs. Elle n'est pas telle qu'ils la décrivent. Ne nous méprenons pas: les véhicules à essence ne sont aucunement interdits. Les conservateurs n'ont qu'à lire la réglementation.

Soyons clairs: nous faisons le nécessaire pour que les Canadiens aient accès à des véhicules électriques. Quelque 546 000 Canadiens se sont prévalus de notre remboursement pour acheter un véhicule parce qu'ils en voulaient un.

[Français]

Luc Berthold (Mégantic—L'Érable—Lotbinière, PCC): Monsieur le Président, les Canadiens ne le réalisent pas encore, mais très bientôt, à cause du gouvernement libéral actuel, le coût des véhicules à essence va augmenter de 20 000 \$, parce que les libéraux veulent imposer à tous l'achat de véhicules électriques.

Interdire les véhicules à essence au Québec, ça veut dire plus de motoneiges, plus de VTT, plus de F-150, et des véhicules qui vont coûter de plus en plus cher aux dépens des familles du Québec.

Est-ce que le premier ministre libéral, dont le cortège brûle probablement plus d'essence que tous les VTT en Estrie, va laisser la

liberté de choisir aux Canadiens et voter pour notre motion pour annuler l'interdiction des véhicules à essence?

• (1425)

L'hon. François-Philippe Champagne (ministre des Finances et du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, mon collègue devrait se réjouir; grâce à notre gouvernement, nous avons fait entrer le Québec dans l'industrie automobile. On a vu des investissements records dans le secteur automobile. J'invite mon collègue à Bécancourt; il va voir ça a l'air de quoi, l'industrie automobile. Nous sommes en train de bâtir l'industrie du futur au Québec, en Ontario et partout au pays.

De notre côté de la Chambre, nous nous sommes toujours battus pour les communautés, que ce soit à Brampton, que ce soit à Oshawa ou que ce soit à Windsor.

Ensemble, nous allons bâtir un Canada fort.

Luc Berthold (Mégantic—L'Érable—Lotbinière, PCC): Monsieur le Président, au Canada, il fait frette. Nous sommes dans un pays nordique. Au Québec, il fait frette. Selon CAA, les batteries des autos perdent 40 % de leur durée de vie quand il fait froid.

L'interdiction des véhicules à essence au Canada est irréaliste. Ça va coûter 38 000 jobs aux Canadiens. Ce gouvernement veut punir les Québécois qui choisissent un véhicule à essence en imposant une taxe de 20 000 \$.

Pourquoi les libéraux veulent-ils punir les Québécois des régions?

Vont-ils voter pour notre motion ce soir, annuler l'interdiction des véhicules à essence et laisser aux Québécois la liberté de choisir l'électricité ou l'essence?

L'hon. Julie Dabrusin (ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.): Monsieur le Président, on ne devrait pas être surpris d'entendre les conservateurs dire que ce n'est pas une industrie forte alors que c'est une industrie tellement importante ici, dans notre pays.

Nous allons toujours être avec les travailleurs de l'industrie automobile. Au Québec, presque 25 % des nouveaux véhicules vendus sont électriques.

* * *

LES PRIORITÉS DU GOUVERNEMENT

Christine Normandin (Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, le premier ministre profite de l'attention détournée par le G7 pour imposer son projet de loi C-5 avec un bâillon. C'est un coup de force contre le Québec et les peuples autochtones.

Heureusement, certains veillent au grain. Hier, l'Assemblée des Premières Nations a menacé de recourir aux tribunaux si le projet de loi C-5 est adopté sans consultation adéquate des Autochtones. Hier aussi, un ex-ministre libéral a voté contre son caucus en disant que la démarche des libéraux générerait même Stephen Harper.

Est-ce que les libéraux vont prendre le temps de répondre aux questions sur le projet de loi C-5 au lieu de l'enfoncer de force dans la gorge du Parlement?

Questions orales

L'hon. Mandy Gull-Masty (ministre des Services aux Autochtones, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement fédéral déterminera si un projet majeur est dans l'intérêt national après avoir consulté les provinces, les territoires et les peuples autochtones.

Les projets sélectionnés feront également l'objet d'une consultation complète avec les peuples autochtones. Pour tous les projets, la Couronne, incluant les provinces et les territoires, doit consulter les peuples autochtones.

C'est ce que le gouvernement va faire.

Christine Normandin (Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, le député de Beaches—East York n'est sûrement pas le seul libéral qui est mal à l'aise avec le projet de loi C-5. Il y a d'autres libéraux qui ne sont pas en politique pour imposer des pipelines au Québec sans son accord et sans évaluation environnementale crédible. Il y a d'autres libéraux qui ne sont pas en politique pour briser la réconciliation en imposant des projets énergétiques aux Autochtones. Il y a d'autres libéraux qui ne sont pas en politique pour copier les idées de Pierre Poilievre et les adopter sous bâillon grâce aux conservateurs.

Est-ce que ces libéraux vont demander au premier ministre de laisser le Parlement travailler au lieu d'imposer le projet de loi C-5?

L'hon. Steven MacKinnon (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, le Parlement fait son travail. Nous sommes un parti de gouvernement élu sur le slogan: « C'est le temps de construire » au Canada. Nous faisons ça dans le respect.

Bien sûr, nous accélérons les projets d'envergure nationale, tout en respectant les champs de compétence et les droits des Autochtones.

Nous le faisons, parce que le Canada doit prendre ses responsabilités en matière d'économie, de création d'occasions et de création d'emplois.

C'est le temps de construire.

* * *

L'ENVIRONNEMENT

Patrick Bonin (Repentigny, BQ): Monsieur le Président, le projet de loi C-5 ne se contente pas de contourner les évaluations environnementales. Il permet aux pétrolières d'enfreindre 13 lois et 7 règlements concernant surtout l'environnement.

Avec le projet de loi C-5, plus besoin de respecter la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, la Loi sur les espèces en péril, la Loi sur les pêches, le Règlement sur les mammifères marins, et j'en passe. Pire encore, l'article 21 précise qu'Ottawa peut suspendre n'importe quelle autre loi par décret, comme Donald Trump.

Y a-t-il une seule loi que les libéraux ne sont pas prêts à bafouer pour plaire aux pétrolières?

• (1430)

L'hon. Julie Dabrusin (ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.): Monsieur le Président, les Canadiens, les Canadiennes, les Québécois et les Québécoises nous ont demandé de bâtir une économie forte. Ils ont demandé que nous bâtissions des projets d'intérêt national. C'est exactement ce que

nous allons faire, mais nous allons le faire en protégeant l'environnement chaque fois.

J'espère que le Bloc québécois va considérer appuyer notre projet de loi.

* * *

[Traduction]

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Arpan Khanna (Oxford, PCC): Monsieur le Président, Oxford compte des milliers de travailleurs de l'automobile et d'innombrables emplois indirects qui dynamisent l'économie de notre région.

Un nouveau rapport nous annonce que les droits de douane injustifiés imposés par les États-Unis dans le secteur de l'automobile pourraient causer la suppression de 50 000 emplois. Nos familles sont inquiètes, nos travailleurs sont terrifiés, et les licenciements ont déjà commencé. Le premier ministre a prétendu être l'homme qui avait un plan, mais comme nous n'avons pas conclu d'accord, les conséquences se font ressentir dans tous les secteurs. Le premier ministre fait de grandes déclarations, mais lorsqu'il s'agit de se battre pour les travailleurs de l'automobile, on ne le voit plus.

Les libéraux peuvent-ils nous dire combien d'emplois seront perdus dans le secteur de l'automobile en raison du fait qu'ils ne sont pas parvenus à conclure un accord?

L'hon. François-Philippe Champagne (ministre des Finances et du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, il incombe à tous les députés de cette Chambre de se battre pour le secteur de l'automobile. Nous savons que ce sont les meilleurs travailleurs au monde. Nous savons qu'ils font partie des collectivités d'un bout à l'autre du pays. Nous avons toujours travaillé en étroite collaboration avec eux.

Nous faisons face à une guerre commerciale menée par notre plus proche voisin, mais une chose est sûre: nous allons nous battre pour nos travailleurs. Nous allons nous battre pour notre industrie. Nous allons nous battre pour le Canada.

Nous sommes un pays fort et libre, et nous allons nous battre pour nos travailleurs.

Tony Baldinelli (Niagara Falls—Niagara-on-the-Lake, PCC): Monsieur le Président, en mai dernier, GM a annoncé un investissement record de 888 millions de dollars dans l'une de nos usines locales de moteurs V8. Le problème, c'est que cet investissement sera réalisé à Tonawanda, dans l'État de New York, à quelques kilomètres seulement de notre propre usine de moteurs V8 à St. Catharines. Les travailleurs de Niagara craignent pour leur avenir, et maintenant, un nouveau rapport indique que les droits de douane injustifiés imposés par les États-Unis pourraient faire disparaître plus de 50 000 emplois du secteur automobile canadien.

Les libéraux admettront-ils que leur incapacité à conclure un accord avec les États-Unis menace de détruire des milliers d'emplois bien rémunérés dans le secteur automobile du Sud de l'Ontario?

Karim Bardeesy (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, nous sommes engagés dans une guerre commerciale contre ces droits de douane injustes et illégaux. Voilà ce que nous combattons quotidiennement. C'est ce à quoi le premier ministre s'attaque à Kananaskis. Nous nous battons pour les travailleurs et leurs investissements.

Questions orales

En ce jour où nous venons de rendre hommage à Buzz Hargrove à la Chambre, rappelons-nous ce pour quoi il se battrait. Luttons ensemble pour ce qui nous unit et nous rend forts, luttons pour ces investissements et pour ces travailleurs. J'invite les députés d'en face à se joindre à nous dans cette lutte.

Kathy Borrelli (Windsor—Tecumseh—Lakeshore, PCC): Monsieur le Président, un nouveau rapport indique que les droits de douane imposés au secteur automobile canadien par les États-Unis pourraient entraîner la perte de 50 000 emplois. Le premier ministre avait promis de jouer du coude face aux États-Unis, mais il ne l'a pas fait. Il a déclaré être l'homme qui a un plan, mais il n'a pas réussi à conclure d'accord, ce qui menace directement les emplois des travailleurs canadiens du secteur automobile. Nous devons trouver de véritables solutions pour les Canadiens.

Le gouvernement libéral peut-il nous dire combien d'emplois le secteur automobile va perdre à cause de son incapacité à conclure un accord?

L'hon. Chrystia Freeland (ministre des Transports et du Commerce intérieur, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement défendra toujours notre secteur automobile. Nous défendrons toujours les travailleurs du secteur automobile. Voilà pourquoi nous avons été élus: pour défendre le Canada, pour lutter pour le Canada. C'est ce que le premier ministre fait cette semaine à Kananaskis.

Les Canadiens savent, et j'espère que c'est aussi le cas de tous les députés, que nous ne pouvons pas obtenir un accord avantageux pour le Canada si nous négocions en public.

Harb Gill (Windsor-Ouest, PCC): Monsieur le Président, à Windsor, nous construisons des voitures. C'est ce qui permet aux gens de nourrir leur famille et de payer leur hypothèque, mais, à l'heure actuelle, 50 000 emplois dans le secteur canadien de l'automobile sont menacés parce que le premier ministre n'a pas réussi à conclure un accord avec les États-Unis. Le premier ministre avait promis de jouer du coude, mais il courbe plutôt l'échine. À Windsor, les travailleurs et les fournisseurs du secteur de l'automobile sont très inquiets et ils méritent des réponses.

Si M. Hargrove était ici aujourd'hui, il demanderait combien d'emplois seront perdus parce que le gouvernement libéral n'a pas défendu Windsor et le secteur canadien de l'automobile.

L'hon. Chrystia Freeland (ministre des Transports et du Commerce intérieur, Lib.): Monsieur le Président, c'est une période effrayante pour les travailleurs de l'automobile et pour tous les Canadiens. C'est pourquoi il est si important que les Canadiens entendent tous les députés dire que le gouvernement a été élu pour défendre le Canada et pour se battre pour lui, et c'est certainement ce que nous ferons. C'est ce que nous faisons. Les Canadiens sont intelligents. Ils savent que nous ne pouvons pas conclure un bon accord si nous négocions en public.

• (1435)

Aaron Gunn (North Island—Powell River, PCC): Monsieur le Président, après 10 ans de gouvernement libéral, les Canadiens sont confrontés à une crise du coût de la vie. Les libéraux proposent maintenant d'interdire tous les véhicules à essence, y compris les camionnettes et les VUS, en seulement 10 ans, une politique qui coûtera 38 000 emplois canadiens et qui fera augmenter de 20 000 \$ le prix de chaque nouveau véhicule.

Les conservateurs croient que les Canadiens qui conduisent leurs enfants à l'école ou à des activités sportives, ou qui se rendent eux-mêmes au travail, devraient avoir la liberté de choisir le véhicule

qui leur convient, à un prix qu'ils peuvent se permettre. Pourquoi le gouvernement libéral n'est-il apparemment pas d'accord?

L'hon. Julie Dabrusin (ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.): Monsieur le Président, il est encore une fois tellement choquant, à un moment où notre industrie automobile est la cible d'attaques en raison des droits de douane injustifiés imposés par les États-Unis, que les conservateurs dénigrent une industrie en pleine croissance dans notre pays.

Nous allons défendre les travailleurs de l'automobile, nous allons les soutenir et nous allons faire en sorte que les Canadiens aient accès à un secteur automobile en pleine croissance. En effet, ce secteur prend de l'ampleur à l'échelle mondiale. Nous allons faire en sorte que les Canadiens aient accès à des véhicules zéro émission.

Grant Jackson (Brandon—Souris, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement libéral interdit les véhicules à essence et force les Canadiens à acheter des véhicules électriques. À cause de cette décision, les Canadiens devront payer 20 000 \$ de plus pour acheter une voiture dont le prix moyen est de 66 000 \$ au Canada, ce qui est déjà très cher. Cela entraînera une hausse du coût de la vie pour tous les Canadiens et la perte de centaines d'emplois dans le secteur de l'énergie, notamment dans l'Ouest du Manitoba. Les Canadiens ne veulent pas être obligés de conduire des véhicules électriques.

Étant donné que des fabricants comme GM et Ford demandent l'annulation de cette interdiction, les libéraux admettront-ils leur erreur et voteront-ils en faveur, plus tard aujourd'hui, de la motion des conservateurs visant à redonner aux Canadiens le libre choix de leur véhicule?

L'hon. François-Philippe Champagne (ministre des Finances et du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, ce que nous sommes prêts à admettre, c'est que nous avons obtenu des investissements qui seront bénéfiques pour de nombreuses générations dans ce pays. Des entreprises comme Volkswagen ont choisi le Canada. Honda et Stellantis ont aussi choisi le Canada. Ces entreprises ont choisi d'investir chez nous parce qu'elles savent que nous avons les meilleurs travailleurs au monde, que notre industrie est en croissance et que le Canada est le pays de l'avenir.

Les conservateurs devraient se rallier à nous, encourager nos travailleurs et promouvoir notre industrie. Encourageons le Canada tous ensemble.

[Français]

Gabriel Hardy (Montmorency—Charlevoix, PCC): Monsieur le Président, chez nous, dans Montmorency-Charlevoix, nous avons besoin de nos véhicules. Nous en avons besoin pour amener nos enfants à l'école, pour les amener dans les différentes activités sportives, pour aller travailler dans nos fermes ou même pour explorer notre vaste territoire ou utiliser nos VTT et nos motoneiges. L'essence n'est pas le seul moyen, mais c'est un moyen qui est efficace et qui fonctionne partout.

Le gouvernement libéral restreint constamment les familles, au lieu de se prendre en main, de développer nos propres ressources, de faire croître notre économie et, du même coup, de protéger l'environnement partout sur la planète.

Le premier ministre va-t-il abolir sa loi anti-vente de véhicules à essence et laisser le libre choix aux Canadiens?

Questions orales

L'hon. Julie Dabrusin (ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.): Monsieur le Président, d'une part, nous ne bannissons pas les motoneiges et tout cela. Quand on parle ici, à la Chambre, il faut vraiment donner les faits. D'autre part, au Québec, il y a déjà des règlements établis par le gouvernement provincial pour s'assurer que les Québécois et les Québécoises ont accès à des véhicules zéro émission. Si mon collègue veut nous en parler, il devrait regarder les règlements dans sa province.

De plus, les Québécois achètent des véhicules électriques; 25 % des nouveaux véhicules électriques ont été achetés par des Québécois.

* * *

LES RELATIONS INTERGOUVERNEMENTALES

Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Monsieur le Président, le premier ministre a déclaré que jamais il n'imposerait des projets énergétiques au Québec ou à une province sans son accord. Malheureusement, c'est le contraire qui est écrit dans le projet de loi C-5. Ce dernier permet à Ottawa de décider tout seul, par décret, et de tenir après ça des consultations bidon une fois que le projet est approuvé. Le Bloc québécois s'est dit que c'était sûrement une erreur, parce que, dans le fond, ce n'est pas ça que le premier ministre a dit. Nous proposons un amendement conforme à ce que le premier ministre a dit. Ça l'obligerait à avoir l'approbation du Québec et des provinces avant d'aller de l'avant.

Le premier ministre va-t-il l'appuyer?

• (1440)

L'hon. Steven MacKinnon (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, le projet de loi en question respecte les champs de compétence des provinces. Il respecte les droits des Autochtones. Il tient à respecter les processus réglementaires qui sont en place, mais il tient à les accélérer, à aller de l'avant vers des projets d'envergure nationale qui vont créer des occasions, créer des emplois et créer des infrastructures partout au pays.

Si on ne me croit pas, on n'a qu'à aller demander à François LeGault, au gouvernement du Québec, qui appuie le projet de loi.

Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Monsieur le Président, le projet de loi C-5 permet à Ottawa d'imposer des pipelines au Québec, aux provinces et aux Autochtones sans leur accord. Le projet de loi C-5 permet d'enfreindre 13 lois et d'en rajouter d'autres par décret. Le projet de loi C-5 instaure des critères pour les projets d'intérêt national, mais ceux-ci peuvent aussi être contournés.

Dans le fond, ce n'est pas des blagues. Le projet de loi C-5 permet même aux ministres de contourner le projet de loi C-5. Voilà pourquoi le Bloc québécois propose des amendements. Sans nos amendements, le projet de loi C-5 n'est rien d'autre qu'un permis pour passer sur le corps du Québec. Est-ce que les libéraux vont appuyer ça?

L'hon. Steven MacKinnon (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, non seulement le gouvernement appuie le projet de loi, mais les Québécois ont appuyé le projet de loi. On vient d'avoir une élection, où 44 députés libéraux ont été élus à l'échelle du Québec.

Pourquoi est-ce le cas? C'est parce que les Québécois voient grand. Les Québécois savent qu'on doit passer à l'édification de grands projets et à la création de belles occasions pour nos enfants et nos petits-enfants. Ça nous permet de rêver. Ça nous permet de construire. Passons à la construction du Québec.

* * *

[Traduction]

LE LOGEMENT

Stephanie Kusie (Calgary Midnapore, PCC): Monsieur le Président, après avoir dit aux Canadiens de vivre dans des conteneurs, le ministre du Logement retournera-t-il chez lui, à son penthouse de 2 millions de dollars à Vancouver, à ses 11 acres à Tofino ou à sa propriété de 5,6 millions de dollars à Squamish?

Ce ministre hypocrite dit aux jeunes Canadiens qui sont pris à vivre dans le sous-sol de leurs parents que le prix des logements n'a pas besoin de baisser. Ne voit-il pas, du haut de son penthouse à Vancouver, à quel point ses propos semblent arrogants et condescendants?

L'hon. Steven MacKinnon (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, honnêtement, je ne sais pas où mes collègues d'en face veulent en venir avec leurs questions. De toute évidence, le ministre se conforme en tous points au code d'éthique le plus strict qui soit dans le monde occidental. Ce code s'applique à nous tous; il s'applique donc au ministre. Il s'y conformera entièrement.

Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC): Monsieur le Président, j'encourage le ministre à descendre de son penthouse et à répondre lui-même à la question, plutôt que de s'en remettre au leader du gouvernement à la Chambre. Le ministre possède un portefeuille immobilier de 10 millions de dollars qui comprend plusieurs propriétés et un magnifique penthouse à Vancouver. Je suis certain qu'il est très beau. Il n'est donc pas étonnant que la première chose qu'il a faite en tant que ministre du Logement a été d'annoncer qu'il ne voulait pas que les prix de l'immobilier baissent.

Pourquoi le ministre fait-il passer les intérêts de son propre portefeuille avant ceux de son portefeuille ministériel, et pourquoi laisse-t-il tomber les jeunes qui sont sans emploi et qui vivent encore chez leurs parents?

L'hon. Steven MacKinnon (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, le mois doit toucher à sa fin, car le degré d'insinuations qu'on entend de l'autre côté de la Chambre est franchement consternant. Il est évident que le ministre se conforme à toutes les obligations de divulgation qui le concernent et qu'il continuera de se conformer au code d'éthique le plus strict au monde. Parallèlement, il travaillera bien entendu à créer des centaines de milliers de possibilités de logement pour les jeunes Canadiens.

Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC): Monsieur le Président, je vais être généreux aujourd'hui et donner au ministre du Logement une nouvelle occasion de répondre. Le problème ici est que le ministre, qui est censé résoudre la crise du logement des libéraux, a en réalité un intérêt financier personnel à ce que cette crise perdure. Je pense que la plupart des Canadiens trouveraient ce fait quelque peu problématique.

Comment pouvons-nous espérer que le ministre résolve la crise du logement des libéraux alors que celle-ci continue de l'enrichir?

Questions orales

• (1445)

L'hon. Steven MacKinnon (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Permettez-moi de dénoncer une fois de plus les invectives puériles et dignes d'amateurs qui proviennent de l'autre côté de la Chambre et qui remettent en cause les motivations de personnes intègres qui se portent candidates à des fonctions publiques et qui travaillent sans relâche pour créer des possibilités pour les Canadiens.

Le ministre a un mandat important. Il va créer des centaines de milliers de logements pour les Canadiens. Il va poursuivre ce travail et il respectera évidemment toutes les règles.

[Français]

Dominique Vien (Bellechasse—Les Etchemins—Lévis, PCC): Monsieur le Président, à l'approche du 1^{er} juillet, l'anxiété grimpe pour les Québécois qui n'ont toujours pas trouvé de logement. Pourquoi? C'est parce qu'ils sont trop dispendieux.

Pendant ce temps-là, le ministre du Logement et de l'Infrastructure affirme que les prix n'ont pas besoin de baisser. C'est sûr, il est un riche propriétaire immobilier. Il est peut-être là, son intérêt: garder les coûts des logements élevés. Comme il refuse de répondre à la question, il crée de la méfiance.

Pourquoi le premier ministre laisse-t-il un millionnaire de l'immobilier décider de l'avenir des locataires québécois qui, eux, en archachent?

L'hon. Steven MacKinnon (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, la députée d'en face a été ministre dans un gouvernement. Elle sait fort bien de quoi il retourne. De telles bassesses à la Chambre me surprennent, honnêtement. Elle impute des motivations à des ministres qui travaillent très fort pour créer des occasions de logement et d'autres pour les Québécois. Nous travaillons sans relâche. Ce ministre travaille sans relâche avec le Québec pour créer des occasions. Il va se conformer à tous les règlements.

Cette députée sait ce qu'il en est.

Dominique Vien (Bellechasse—Les Etchemins—Lévis, PCC): Monsieur le Président, je vais le dire, ce qui est scandaleux ici. C'est qu'il y a un ministre qui laisse des Québécois, de jeunes Québécois, retourner vivre dans le sous-sol de leurs parents parce qu'ils n'ont pas une cenne pour payer leur logement. Voilà ce qui est scandaleux.

Qu'il se lève et qu'il dise comment il va régler la crise du logement, pas en tant que millionnaire, en tant que député.

L'hon. Steven MacKinnon (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, on approche de la fin de la période des travaux. Elle a été intense, et je sais qu'il y a eu des élections.

Honnêtement, cela déshonore la députée de parler ainsi d'une personne qui s'est présentée dans la vie publique pour faire du bien à sa communauté, pour faire du bien à son pays. Le ministre travaille main dans la main avec le gouvernement du Québec pour créer des programmes et des occasions de logement pour les jeunes Québécois. Il va continuer de le faire tout en se conformant au code d'éthique.

Cette députée est plus avisée. Honnêtement, cela la déshonore.

[Traduction]

LA JUSTICE

Sonia Sidhu (Brampton-Sud, Lib.): Monsieur le Président, la sécurité publique est une priorité essentielle dans ma collectivité de Brampton-Sud. Le ministre de la Justice et procureur général du Canada pourrait-il renseigner ma collectivité et les Canadiens sur le plan que le gouvernement a élaboré en vue de renforcer le Code criminel et de rendre nos collectivités plus sécuritaires pour tout le monde?

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 tiens à remercier ma collègue du travail qu'elle accomplit pour faire avancer d'importantes réformes du Code criminel et pour assurer la sécurité des collectivités.

Lors des récentes élections fédérales, nous avons été élus sur la base d'un mandat visant à donner aux forces de l'ordre les outils dont elles ont besoin pour assurer la sécurité des collectivités, et à renforcer le Code criminel. Plus précisément, nous allons faire avancer des réformes législatives visant à renforcer le système de mise en liberté sous caution dans les cas de crimes violents liés à des invasions de domicile, au trafic de drogue et au vol de voitures, et à imposer des peines plus sévères pour le crime organisé et les crimes violents.

Je me réjouis à l'idée de travailler avec ma collègue qui représente les bonnes gens de Brampton-Sud, ainsi qu'avec les députés de toutes les collectivités de notre pays, afin d'assurer la sécurité des Canadiens.

Brad Vis (Mission—Matsqui—Abbotsford, PCC): Monsieur le Président, les cas d'extorsion ont augmenté de 357 %. Prenons l'exemple des Lehmann, à Mission. L'année dernière, ils ont perdu 300 000 \$ à cause de ce crime odieux. Bien que leur vie ait été complètement bouleversée par cette infraction, le criminel n'a pas passé un seul jour en prison. Il a été condamné à neuf mois de détention à domicile et à une période de probation.

Les libéraux ont rejeté notre projet de loi sensé de lutte contre l'extorsion au cours de la dernière législature, un projet de loi qui aurait rétabli les peines minimales obligatoires. Pourquoi ne se rangent-ils pas du côté des Canadiens, et n'annulent-ils pas leurs politiques désastreuses?

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, lorsque des individus dangereux commettent des crimes violents, il est important qu'ils soient sévèrement punis. Je signale au député que, dans ce pays, l'extorsion est illégale et que ceux qui s'y prêtent doivent être arrêtés et punis conformément au Code criminel. S'il consulte les peines minimales obligatoires, il pourra constater que les récidivistes violents ayant utilisé une arme à feu sont passibles d'une peine minimale obligatoire de sept ans et d'une peine maximale d'emprisonnement à perpétuité. Le Code criminel est un document sérieux qui traite les auteurs de crimes graves avec le plus grand sérieux.

Je suis impatient de travailler avec les députés du Parti conservateur pour donner aux forces de l'ordre les outils dont elles ont besoin non seulement pour punir les criminels, mais aussi pour prévenir la criminalité.

Questions orales

• (1450)

Brad Vis (Mission—Matsqui—Abbotsford, PCC): Monsieur le Président, évidemment, l'extorsion est illégale, mais c'est le ministre et le gouvernement libéral qui ont éliminé les peines obligatoires pour ce genre de crimes dangereux. La triste réalité, c'est que les Lehmann ne récupéreront probablement jamais leur argent. En plus d'avoir été traumatisés par ce crime, ils ont également été contraints de retirer 300 000 \$ de leur compte d'entreprise, et cette somme peut maintenant être imposée par l'Agence du revenu du Canada.

Quand les libéraux agiront-ils avec sérieux, changeront-ils les lois pour protéger les Canadiens et défendront-ils les intérêts des Lehmann de ce monde plutôt que ceux des criminels?

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 est plus que répréhensible qu'un député laisse entendre qu'un parti ou un autre défende les intérêts des criminels plutôt que ceux des victimes. Nous allons mettre en œuvre d'importantes réformes pour renforcer les peines. Nous prendrons au sérieux les cas d'extorsion et nous nous assurerons que les personnes qui subissent les conséquences de ces crimes obtiennent justice grâce au système pénal. Il ne faut toutefois pas que notre seul objectif soit de renforcer les peines. Il faut aussi investir pour soutenir les agents de première ligne qui peuvent contribuer à assurer la sécurité dans les collectivités et empêcher les crimes de survenir. À mesure que nous déploierons ces importantes réformes, j'espère, encore une fois, que nous aurons l'appui du Parti conservateur pour continuer d'assurer la sécurité dans les collectivités.

Jagsharan Singh Mahal (Edmonton-Sud-Est, PCC): Monsieur le Président, les cas d'extorsion se multiplient à une vitesse effrénée, et le gouvernement libéral ne semble pas prendre la situation au sérieux. À Edmonton, des bombes incendiaires sont lancées contre des commerces et des coups de feu sont tirés sur des maisons pour extorquer de l'argent à leurs propriétaires. Les cas d'extorsion ont augmenté de 357 %, mais les libéraux ont rejeté le projet de loi C-381, une mesure pleine de bon sens qui aurait imposé une peine minimale obligatoire de trois ans pour les cas d'extorsion en général et une peine de quatre ans pour les cas d'extorsion avec arme à feu sans restriction, ce que les libéraux ont éliminé avec le projet de loi C-5.

Les libéraux adopteront-ils enfin le plan conservateur visant à sévir contre les extorsions violentes?

L'hon. Ruby Sahota (secrétaire d'État (Lutte contre la criminalité), Lib.): Monsieur le Président, nous tiendrons les extorqueurs responsables de leurs actes. Pas plus tard qu'hier, j'ai assisté à une grande annonce de la part de la police régionale de Peel. Dix-huit extorqueurs membres d'une organisation criminelle ont été appréhendés par les forces de l'ordre; il s'agit d'une grande réussite.

Nous frappons les criminels là où cela fait mal. Ces 18 extorqueurs seront accusés et condamnés. L'extorsion est passible d'une peine maximale d'emprisonnement à perpétuité, d'une peine minimale de cinq lorsqu'elle est perpétrée avec une arme à feu, et de...

Le Président: Le député de Fundy Royal a la parole.

L'hon. Rob Moore (Fundy Royal, PCC): Monsieur le Président, ce que le ministre a omis de mentionner, c'est que, en raison des 10 années de laxisme en matière de criminalité de la part du gouvernement libéral, la moitié de ces 18 individus étaient déjà en liberté sous caution au moment de leur arrestation. Grâce au bon

travail de la police régionale de Peel, la moitié d'entre eux ont été accusés de crimes violents, notamment d'incendie criminel et d'extorsion. Aussi incroyable que cela puisse paraître, la moitié de ces individus ont déjà été remis en liberté aujourd'hui. Auparavant, au Canada, lorsqu'un contrevenant était reconnu coupable d'extorsion, de fraude, de fusillade au volant ou d'incendie criminel, il était incarcéré. Néanmoins, en raison du laxisme du projet de loi C-5 et des lois permettant à un contrevenant d'obtenir facilement une mise en liberté sous caution...

Le Président: Le secrétaire d'État à la lutte contre la criminalité a la parole.

L'hon. Ruby Sahota (secrétaire d'État (Lutte contre la criminalité), Lib.): Monsieur le Président, je suis d'accord avec le député pour dire qu'hier était une journée importante. Le projet Outsource est une grande victoire pour le Canada. C'est une grande victoire pour la région de Peel. Je tiens à remercier les agents de la police régionale de Peel, des services de police de Halton et d'York et de la GRC, de même que toutes les personnes qui ont participé à cette enquête.

En matière de mise en liberté sous caution, la loi stipule que les personnes qui représentent un danger pour la sécurité publique ou qui risquent de s'enfuir ne devraient pas bénéficier de cette mesure. Il est important que les provinces, qui administrent la justice, veillent également à ce que les tribunaux criminels relevant de leur compétence fonctionnent comme ils le devraient.

[Français]

Pierre Paul-Hus (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, PCC): Monsieur le Président, le Canada fait face à une vague d'extorsions dans les restaurants et les bars. Les régions de Montréal et de Laval ne font pas exception à la règle. Dans la dernière année, des dizaines de méfaits ont eu lieu. Des restaurants et des bars ont été incendiés ou visés par des coups de feu.

Depuis 10 ans, le système judiciaire s'est effondré. Les chefs de gang passent leurs ordres à leurs membres à partir de téléphones cellulaires illégaux en prison. Ces derniers commettent leurs crimes sans avoir peur des conséquences.

Est-ce que le ministre de la Sécurité publique peut demander à son collègue de la Justice de changer les lois afin de ramener l'ordre au Canada?

• (1455)

[Traduction]

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, mon collègue parle d'extorsion au moyen d'une arme à feu. Les récidivistes violents qui commettent des infractions de cette nature sont passibles d'une peine minimale obligatoire de sept ans et d'une peine maximale d'emprisonnement à perpétuité. C'est le genre de comportement qui devrait nous inciter à non seulement réformer le Code criminel pour punir les auteurs de ces actes répréhensibles, mais aussi à investir dans les agents de première ligne qui assurent la sécurité de nos collectivités.

À l'issue de la récente campagne électorale, les Canadiens ont élu un nouveau gouvernement libéral justement pour qu'il fasse des investissements en ce sens, et j'ai très hâte de voir le tout se concrétiser. J'espère seulement que les députés conservateurs nous appuieront dans cette démarche.

Questions orales

Larry Brock (Brantford—Brant Sud—Six Nations, PCC): Monsieur le Président, un centre d'injection soi-disant sécuritaire, financé par le gouvernement libéral, est devenu le théâtre d'une fusillade en plein jour. Une mère de famille qui passait par là a été tuée, mais, à notre grande stupeur, l'employée du site qui a aidé l'un des tireurs à s'échapper ne passera pas une seule journée derrière les barreaux. Il ne s'agissait pas ici de réduire les méfaits. C'était une situation de chaos, de violence et de mort en plein quartier résidentiel.

Le gouvernement libéral assumera-t-il enfin la responsabilité du fait que ces sites attirent la criminalité et renoncera-t-il pour de bon à ces politiques dangereuses qui mettent les Canadiens en danger?

L'hon. Gary Anandasangaree (ministre de la Sécurité publique, Lib.): Monsieur le Président, la crise des drogues au Canada et ailleurs en Amérique du Nord a des répercussions sur de nombreuses collectivités, et toutes les collectivités que nous représentons se sont heurtées à des difficultés. À propos de la question abordée, c'est une décision qui a été rendue par un juge indépendant, et je ne pourrai pas me prononcer à ce sujet.

Larry Brock (Brantford—Brant Sud—Six Nations, PCC): Monsieur le Président, après une décennie sous un gouvernement libéral, le nombre de crimes graves avec violence a monté en flèche, tout comme les peines clémentes pour les criminels. Une mère est décédée, et la travailleuse en réduction des méfaits qui a aidé le meurtrier présumé peut purger sa peine à la maison et profiter de son abonnement au gym.

En quelle sorte de système de justice le premier ministre croit-il, un système qui protège les victimes ou un système qui récompense les criminels?

Pour corriger les propos de la ministre responsable de la lutte contre la criminalité, il n'y a pas de peines minimales obligatoires pour l'extorsion, car elle et son gouvernement ont voté en faveur du projet de loi C-5.

Les libéraux vont-ils finalement assumer la responsabilité de leur politique laxiste en matière de criminalité?

L'hon. Ruby Sahota (secrétaire d'État (Lutte contre la criminalité), Lib.): Monsieur le Président, le nouveau gouvernement a reçu de la part des Canadiens un mandat fort visant à protéger nos collectivités, et c'est ce que nous ferons.

Nous sommes déterminés à embaucher 1 000 nouveaux agents de l'ASFC et 1 000 nouveaux membres de la GRC pour protéger nos frontières et assurer la sécurité dans nos rues. Il sera plus difficile pour les criminels violents d'obtenir leur liberté sous caution, et nous imposerons des peines plus sévères aux récidivistes violents. Le gouvernement agit rapidement. Nous avons sans délai présenté le projet de loi C-2 pour que les policiers disposent de plus d'outils nécessaires pour mettre la main au collet des criminels.

Michael Guglielmin (Vaughan—Woodbridge, PCC): Monsieur le Président, l'extorsion a grimpé de 357 % au Canada. Dans la région du Grand Toronto, 18 suspects ont été arrêtés dans un coup de filet majeur. Des armes à feu, des munitions et 4,2 millions de dollars ont été saisis. Pensez-y : la moitié des suspects étaient déjà libérés sous caution. Pas plus tard que la semaine dernière, le chef de la police régionale d'York a demandé une réforme urgente de la liberté sous caution. Les libéraux ont voté contre un projet de loi conservateur pour éradiquer l'extorsion et réappliquer des peines minimums obligatoires.

Le premier ministre va-t-il cesser de se ranger du côté des criminels et appuyer notre plan pour que les criminels violents restent derrière les barreaux?

L'hon. Ruby Sahota (secrétaire d'État (Lutte contre la criminalité), Lib.): Monsieur le Président, encore une fois, hier, c'était une bonne journée. La police a réussi un gros coup de filet avec le Project Outsource. C'est pourquoi le gouvernement s'engage à présenter de nouvelles mesures législatives qui vont resserrer les règles de mise en liberté sous caution pour les infractions graves et qu'il veillera à ce que les peines correspondent à la gravité des crimes.

Nous travaillons fort pour que les forces de l'ordre disposent des outils dont elles ont besoin pour mener des enquêtes et pour arrêter, poursuivre et incarcérer les criminels.

Roman Baber (York-Centre, PCC): Monsieur le Président, après une décennie de gouvernement libéral, la criminalité à Toronto est hors de contrôle. Hier soir à North York, ce qui a commencé par un vol de voiture à main armée au centre commercial Shops at Don Mills s'est transformé en une poursuite policière où un homme a fini par sauter de l'autoroute Gardiner.

Sous les libéraux, la ville de Toronto est devenue le jeu Grand Theft Auto. Les projets de loi C-5 et C-75 des libéraux ont permis de libérer des criminels sous caution au lieu de les mettre sous les verrous et d'assurer notre sécurité.

Quand les libéraux abrogeront-ils leur régime laxiste en matière de mise en liberté sous caution et quand commenceront-ils à protéger les Canadiens contre les criminels violents?

● (1500)

L'hon. Ruby Sahota (secrétaire d'État (Lutte contre la criminalité), Lib.): Monsieur le Président, le nouveau gouvernement s'engage à travailler en collaboration avec les provinces pour veiller à ce que notre système de libération sous caution fonctionne.

La mise en liberté sous caution est administrée par les provinces par l'entremise des juges, des tribunaux et des procureurs provinciaux. Ils devraient eux aussi disposer des ressources et des outils nécessaires ainsi que de la marge de manœuvre nécessaire pour tenir les criminels responsables de leurs actes.

* * *

[Français]

L'IDENTITÉ ET LA CULTURE CANADIENNES

Bienvenu-Olivier Ntumba (Mont-Saint-Bruno—L'Acadie, Lib.): Monsieur le Président, l'une des raisons principales pour lesquelles je me suis lancé en politique, c'est que j'aime aller à la rencontre des gens, peu importe d'où ils viennent et peu importe leur histoire. La grande diversité au Québec et chez nous dans Mont-Saint-Bruno—L'Acadie me rappelle chaque jour que ce sont nos différences qui rendent le Canada plus fort. J'ai hâte de participer à la vie de ma communauté cet été.

Est-ce que le ministre de l'Identité et de la Culture canadiennes et ministre responsable de Langues officielles peut nous dire quels grands événements nationaux auront lieu cet été? Comment ces événements vont-ils réunir les Canadiens?

L'hon. Steven Guilbeault (ministre de l'Identité et de la Culture canadiennes et ministre responsable des Langues officielles, Lib.): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Mont-Saint-Bruno—L'Acadie de son engagement envers sa communauté.

Questions orales

Grâce au programme Le Canada en fête, notre gouvernement soutient plus de 1 500 événements partout au pays pour souligner, entre autres, la Journée nationale des peuples autochtones, la Saint-Jean-Baptiste, la Journée canadienne du multiculturalisme, la fête du Canada ainsi que la Fête nationale de l'Acadie. Des concerts, des festivals culturels et des rassemblements communautaires sont autant d'occasions de célébrer notre diversité et de renforcer notre tissu social qui nous unit d'un océan à l'autre.

* * *

[Traduction]

LE LOGEMENT

Lianne Rood (Middlesex—London, PCC): Monsieur le Président, un nouveau rapport confirme ce que les Canadiens savaient déjà : la crise du logement libérale empêche non seulement des générations de Canadiens de devenir propriétaire de leur maison, mais elle ralentit toute l'économie. Des enseignants doivent s'installer à des heures de route de leur travail pour trouver un logement abordable; des gens de métier construisent des maisons qu'ils ne peuvent pas se payer; et il faut plus de six mois à London pour obtenir des permis, même pour des rénovations modestes. Maintenant, les propres données des libéraux montrent que les mises en chantier de logements s'effondrent et accusent une baisse de 72 % à London.

Après une dizaine d'années au pouvoir, comment le gouvernement peut-il défendre les coûts du logement qui ont doublé et sa gestion de l'économie qui pique du nez?

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, les Canadiens ont élu ce nouveau gouvernement pour doubler la construction et la rendre plus abordable partout au pays, et c'est ce que nous allons faire. Nous sommes déterminés à leur donner un congé de TPS et à réduire leur impôt sur le revenu. Nous sommes déterminés à réduire les coûts de développement. Nous veillons à donner des résultats pour les Canadiens concernant l'abordabilité du logement, et nous nous attendons à recevoir l'appui des députés d'en face.

Lianne Rood (Middlesex—London, PCC): Monsieur le Président, ce ne sont pas les communiqués de presse et les beaux discours qui vont donner aux Canadiens les logements dont ils ont besoin.

London a reçu 74 millions de dollars provenant du Fonds pour accélérer la construction de logements des libéraux, et qu'avons-nous obtenu? Nous avons observé une diminution stupéfiante de 72 % des mises en chantier, et ce, sans la moindre transparence. Pendant ce temps, le gouvernement essuie des critiques pour avoir détourné des fonds publics vers des initiés et mal géré chaque grand projet.

Quand les libéraux vont-ils admettre que leur fameux plan pour le logement est un échec et cesser d'utiliser l'argent des contribuables pour dissimuler leur fiasco avec des séances photo?

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, la bonne nouvelle, c'est que les mises en chantier sont en hausse cette année et atteignent presque des niveaux records. Nous observons des difficultés en Ontario, et nous travaillons avec nos partenaires de la province pour renverser la vapeur. Nous bâtissons partout au Canada, et nous allons bâtir encore plus.

Chak Au (Richmond-Centre—Marpole, PCC): Monsieur le Président, le rapport de mai de l'organisme responsable du logement des libéraux confirme que les mises en chantier à Vancouver ont diminué de 10,4 % par rapport à l'an dernier, malgré les 115 millions de dollars du Fonds pour accélérer la construction de logement qui ont été versés à la ville. À Richmond, les projets de logement sont au point mort, et les familles doivent composer avec des prix records.

Quand le gouvernement libéral admettra-t-il que son plan pour le logement est un échec et que les Canadiens paient le prix de son incompétence?

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, les Canadiens ont fait le choix très clair en avril d'élire un gouvernement déterminé à faire construire des logements, et c'est ce que nous ferons. Le Fonds pour accélérer la construction de logement jouit du soutien extraordinaire de plus de 200 communautés partout au Canada. Si les députés d'en face ne croient pas au programme, ils peuvent parler à leur maire ou leurs conseillers municipaux et continuer d'en faire leurs boucs émissaires. Le gouvernement va travailler dans le cadre de ce partenariat, et nous fournirons des logements aux communautés partout au Canada.

* * *

● (1505)

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Wade Chang (Burnaby Central, Lib.): Monsieur le Président, aujourd'hui, des dirigeants des quatre coins du monde se réunissent au Sommet du G7 en Alberta pour s'attaquer à certains des défis les plus complexes. Je crois savoir que le premier ministre a rencontré le président Zelensky aujourd'hui afin de comprendre ce dont l'Ukraine a besoin pour assurer sa victoire.

Le ministre de la Défense nationale pourrait-il informer la Chambre des discussions que le Canada a eues aujourd'hui au sujet de l'Ukraine en ce Sommet du G7?

L'hon. David McGuinty (ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais remercier le député de Burnaby Central pour son dévouement.

Face à la guerre illégale et injustifiée menée par la Russie, le Canada maintient son soutien indéfectible à l'Ukraine. Plus tôt aujourd'hui, au Sommet du G7, le premier ministre a annoncé une nouvelle aide militaire de 2 milliards de dollars pour aider l'Ukraine en ces temps difficiles. Cette somme servira notamment à l'achat de drones, de munitions et de véhicules blindés. Nous octroyons aussi un nouveau prêt de 2,3 milliards de dollars à l'Ukraine pour l'aider à reconstruire ses infrastructures et ses systèmes publics. Soyons clairs: le Canada restera solidaire de l'Ukraine jusqu'à la victoire.

* * *

LE LOGEMENT

Ned Kuruc (Hamilton-Est—Stoney Creek, PCC): Monsieur le Président, nous avons reçu les données des libéraux sur le logement pour mai 2025 et elles sont atroces. Le Fonds pour accélérer la construction de logements a été créé pour accélérer la construction de logements. En fait, il a accompli le contraire. Par exemple, le Fonds a versé 93,5 millions de dollars à Hamilton, où le nombre de mises en chantier a baissé de 50,7 %.

Pourquoi ce soi-disant nouveau gouvernement libéral conserve-t-il ses anciens programmes inefficaces?

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, comme l'indique le député, l'Ontario fait face à des difficultés, et nous collaborons avec nos partenaires de cette province pour remédier à la situation.

Un peu partout au Canada, les mises en chantier ont augmenté cette année. Elles ont presque atteint des niveaux records. Nous sommes en voie d'atteindre près de 280 000 mises en chantier cette année. Nous devons poursuivre sur cette lancée. Nous visons la construction de 500 000 logements, et nous allons travailler avec nos partenaires provinciaux et locaux pour y parvenir.

* * *

L'ENVIRONNEMENT

Heather McPherson (Edmonton Strathcona, NPD): Monsieur le Président, cela fait quatre ans que l'on nous a promis un nouveau règlement sur le sélénium afin de protéger les eaux et les poissons du Canada des effets dévastateurs de l'exploitation du charbon.

Alors que les conservateurs et les libéraux sont en pleine idylle concernant le projet de loi C-5, je me demande si la ministre compte proposer de telles mesures de protection. Maintenant que le gouvernement a décidé de faire fi des droits des travailleurs, des lois environnementales et des droits des Autochtones, ces protections et ces règlements sont plus importants que jamais.

Quand verra-t-on ces règlements tant attendus et tant promis pour empêcher les entreprises étrangères du secteur du charbon de détruire nos chères montagnes Rocheuses?

L'hon. Chrystia Freeland (ministre des Transports et du Commerce intérieur, Lib.): Monsieur le Président, je suis très heureuse de recevoir cette question, car nous tenons absolument à protéger nos Rocheuses bien-aimées. Les Albertains, toutes tendances politiques confondues, s'accordent à dire que nous devons protéger cette ressource précieuse. Nous devons protéger nos précieux parcs nationaux.

Je tiens à assurer à la députée d'en face que le gouvernement travaillera en étroite collaboration avec elle et tous les autres députés pour y parvenir. Les éleveurs de bétail y croient. Les écologistes y croient. Les randonneurs y croient. Le gouvernement est à leurs côtés.

* * *

LE DÉVELOPPEMENT INTERNATIONAL

Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, je ne conteste pas la nécessité pour le Canada de renforcer ses défenses et d'accroître ses dépenses en matière de défense, mais la cible arbitraire de 2 % du revenu national brut fixée par l'OTAN tranche nettement avec un autre objectif qu'on néglige depuis trop longtemps, soit celui de consacrer 0,7 % du revenu national brut à l'aide au développement. La pauvreté et la fragilité des États favorisent le terrorisme, les seigneurs de guerre et les guerres.

Maintenant que nous investissons dans la machine de guerre, le gouvernement s'engagera-t-il à accroître les investissements du pays qui favorisent la paix?

Questions orales

L'hon. Randeep Sarai (secrétaire d'État (Développement international), Lib.): Monsieur le Président, même si d'autres pays réduisent leurs dépenses, le nouveau gouvernement s'engage à maintenir ses investissements en matière d'aide humanitaire et de développement mondial à un niveau durable. Notre pays et notre excellent gouvernement continueront d'aider ceux qui en ont grandement besoin, ceux qui ont été déplacés et ceux qui ont besoin de soutien en ces temps difficiles.

* * *

• (1510)

[Français]

PRÉSENCE À LA TRIBUNE

Le Président: Pour les citoyennes et les citoyens de toutes les régions du pays, la Journée des Forces armées canadiennes est l'occasion de souligner les sacrifices que les militaires font en notre nom.

[Traduction]

Je suis heureux de signaler aux députés la présence à notre tribune de six membres des Forces armées canadiennes qui participent aujourd'hui à la Journée des Forces armées canadiennes: la sergente Brittany Shulga de l'Aviation royale canadienne; le matelot-chef Tyler Drayson-Ferrer de la Marine royale canadienne; le lieutenant-colonel Jeffrey Glen Brownridge de l'Armée canadienne; le sergent Guillaume Thibault, du Cabinet du vice-chef d'état-major de la Défense; le sergent Jean-Charles Francoeur du bureau du Chef du personnel militaire; et la sergente Krista Rose Brake de l'Armée canadienne.

Des voix: Bravo!

* * *

LES PLANS MINISTÉRIELS POUR L'EXERCICE 2025-2026

L'hon. Shafqat Ali (président du Conseil du Trésor, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, au nom de 92 ministères et organismes, les plans ministériels pour l'exercice 2025-2026.

* * *

LA DÉMISSION D'UN DÉPUTÉ

Damien Kurek (Battle River—Crowfoot, PCC): Monsieur le Président, je suis reconnaissant d'avoir l'occasion de prendre brièvement la parole au sujet de la lettre que je vous ai envoyée ce matin, dans laquelle je vous fais part de mon intention de démissionner dès que possible, c'est-à-dire aujourd'hui, de mon poste de député de Battle River—Crowfoot.

Ce fut un véritable honneur de servir les habitants de Battle River—Crowfoot au cours de ces dernières années. Je ne répéterai pas ce que j'ai dit dans mon discours d'adieu il y a quelques semaines, mais je tiens simplement à remercier une fois de plus les habitants de Battle River—Crowfoot de m'avoir fait l'honneur de me permettre de les servir.

Je remercie les membres de mon équipe, tant l'équipe de campagne que le personnel, qui sont devenus non seulement des collègues, mais aussi de véritables amis au cours de ce processus, ainsi que tous les bénévoles qui redonnent vie à la politique. Bien sûr, je suis profondément reconnaissant envers Danielle, mes garçons et toute ma famille.

Travaux des subsides

Je démissionnerai officiellement, comme je l'ai indiqué dans ma lettre, à l'issue de la séance d'aujourd'hui, mais avant mon départ, je voterai pour montrer que je ne fais pas confiance au gouvernement. Je tiens à souligner encore une fois que le Canada a besoin de Pierre Poilievre et des conservateurs pleins de bon sens pour poursuivre la lutte. Alors que mon départ entraîne une élection partielle et que Pierre Poilievre travaille d'arrache-pied pour obtenir l'appui des habitants de Battle River—Crowfoot, dans le Centre-Est de l'Alberta, je sais que si les gens de la circonscription font ce choix, ils seront extrêmement bien servis par lui.

J'espère que le premier ministre tiendra la promesse qu'il m'a faite et qu'il a faite publiquement et qu'il déclenchera sans tarder une élection partielle, ce qu'il pourrait faire, selon mes calculs, dans 11 jours, le 28 juin.

Je tiens à souligner une fois de plus que ça a été un véritable honneur d'être député. J'ai eu la chance de faire la connaissance d'une équipe formidable de conservateurs avec qui j'ai siégé ces dernières années, que ce soit ceux avec qui je viens d'être élu aux dernières élections ou ceux que j'ai côtoyés depuis mon élection en 2019. C'est une équipe incroyable et c'est vraiment un honneur de compter ces députés non seulement parmi mes collègues, mais aussi parmi mes amis. Parfois, les choses peuvent devenir partisans, mais, parmi les députés d'en face, dans d'autres partis, il y en a aussi que je considère comme des amis.

En terminant, je voudrais simplement remercier tous ceux qui font tourner le Parlement, qu'il s'agisse des traducteurs, des techniciens, des agents de sécurité ou des personnes qui contribuent aux travaux parlementaires et dont la contribution est souvent méconnue. Je suis vraiment reconnaissant d'avoir eu cette occasion.

Bien que j'aie l'intention de poser de nouveau ma candidature à la 46^e élection générale, c'est la dernière fois que je prends la parole à la Chambre en cette 45^e législature. Il appartiendra aux citoyens de décider, aux prochaines élections, s'ils m'accorderont l'honneur de les représenter dans cette enceinte.

Comme je l'ai déjà mentionné dans mon discours d'adieu, j'espère que tous se battront pour le Canada, sans relâche et avec passion, car c'est le moins que nous puissions faire pour ceux qui nous ont élus.

Que Dieu bénisse le peuple canadien, qu'il vous bénisse tous et qu'il bénisse aussi le Canada.

• (1515)

Le Président: Je remercie le député. J'ai bel et bien reçu sa lettre. J'ai aimé siéger au comité de l'environnement avec lui, et je lui souhaite mes meilleurs vœux, comme tous les députés, j'en suis certain.

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

TRAVAUX DES SUBSIDES

MOTION DE L'OPPOSITION — LA VENTE DE VÉHICULES À ESSENCE

La Chambre reprend l'étude de la motion.

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole au sujet de la mo-

tion de l'opposition. Je ne surprendrai personne en disant que je ne voterai pas en sa faveur. J'aurais pensé que le Parti conservateur aurait appris certaines choses au cours des dernières années sur la grande question des changements climatiques et, en faisant du porte-à-porte, sur le sentiment général des gens.

Je tiens à souligner qu'avec l'arrivée d'un nouveau premier ministre et d'un nouveau gouvernement, nous avons dit très clairement que nous voulons bâtir l'économie la plus forte du G7. Pour ce faire, il faut voir la conjoncture économique générale telle qu'elle est. Il vient un temps où il faut admettre que, parfois, la technologie change la donne, même pour les conservateurs.

L'attitude des conservateurs sur la question me fait penser aux luddites, c'est-à-dire des gens qui ne comprennent pas tout à fait l'importance de la technologie et qui résistent à toute forme de changement. Il ne leur viendrait d'ailleurs jamais à l'idée de reconnaître les avantages de la technologie ou de les mettre à profit.

Selon certains discours prononcés aujourd'hui, il faudrait laisser le libre marché décider, laisser le libre marché s'occuper de tout, sans reconnaître que le gouvernement a un rôle à jouer. C'est l'une des principales choses qui, selon moi, distinguent les libéraux de la droite à la sauce MAGA que nous voyons en face. Ce n'est pas le Parti progressiste-conservateur traditionnel, celui qui a fait élire des personnes comme Brian Mulroney. Aujourd'hui, nous avons affaire à un tout autre parti. On peut d'ailleurs le constater dans divers discours des conservateurs.

Je considère que Donald Trump, les droits de douane et le commerce international auront des répercussions très importantes au Canada. Notre campagne portait en grande partie là-dessus. Nous sommes aussi conscients de la nécessité de reconnaître que la technologie et les progrès en matière de développement durable dans le secteur de l'industrie automobile sont une réalité. Le Parti conservateur a toujours été contre, même sous l'ancien gouvernement de Justin Trudeau, lorsque nous faisons des annonces importantes sur des projets qui se chiffraient littéralement en milliards de dollars. Nous pouvons citer Honda, Stellantis ou Volkswagen.

Je dois dire que je ne crois pas que les gens ont vraiment conscience de l'ampleur des investissements que Volkswagen s'est engagée à réaliser au Canada. Si ce projet se concrétise, il s'agira de l'une des plus grandes usines du Canada et peut-être même de l'Amérique du Nord du point de vue de sa superficie, voire la plus grande. On prévoit que la taille de cette usine équivaudra à environ 200 terrains de football. Cette usine sera gigantesque. Pensons à toutes les ressources qui seront nécessaires pour la faire tourner.

Les députés d'en face parlent d'emplois et ils s'efforcent de donner l'impression qu'ils se soucient de l'industrie automobile. Je m'excuse, mais s'ils se souciaient vraiment de l'industrie automobile, ils regarderaient ce qui se passe ailleurs dans le monde. Or, dans le monde entier, la demande de véhicules électriques est en hausse.

• (1520)

Il y a par exemple le Royaume-Uni et l'Union européenne, et l'un de mes collègues a mentionné la Norvège. Pour ce qui est des véhicules électriques, ces pays ont réellement pris le train en marche en reconnaissant que la technologie a considérablement évolué.

Travaux des subsides

J'adore l'exemple donné tout à l'heure par le whip du gouvernement lorsqu'il a parlé des ampoules à incandescence. J'imagine très bien ce qu'auraient répondu les conservateurs: « Quel est le problème avec les ampoules à incandescence? Elles fonctionnent très bien. Laissons le marché décider. » Après tout, GE et les autres continuaient de gagner des millions grâce à ces ampoules. Pourquoi auraient-elles changé leur procédé de fabrication? Pourquoi auraient-elles adopté cette nouvelle technologie? La raison est simple: grâce aux changements, à la technologie et à la recherche, on a découvert qu'il existait une meilleure solution, à savoir les ampoules à DEL.

La position des conservateurs aurait été de laisser faire, de ne pas intervenir, de laisser le marché décider. Un gouvernement progressiste sait qu'il est possible d'accélérer la transition en offrant des incitatifs et en encourageant les entreprises à investir dans la technologie pour que son utilisation serve le bien commun. C'est ce que j'aime dans l'exemple particulier qu'a donné le député. Nous sommes passés d'un type d'ampoule à un autre qui, au final, est meilleur pour l'environnement, coûte moins cher au consommateur et fournit un éclairage équivalent, voire supérieur. Au bout du compte, c'est mieux pour l'environnement. Tout le monde y gagne.

Je suis conscient qu'il y a une grande différence entre les ampoules et les véhicules électriques, mais les principes de la technologie s'appliquent aux deux. L'attitude du Parti conservateur d'extrême droite d'aujourd'hui n'a pas changé. Elle se manifeste de la même manière dans les deux cas, et c'est ce que je trouve déplorable. Si les conservateurs se souciaient vraiment du marché du travail, ils penseraient à l'avenir et aux secteurs qui seront porteurs d'emplois.

Que le Parti conservateur le veuille ou non, le monde continuera de tourner, et les véhicules électriques continueront de gagner du terrain. Les jeunes continueront d'impulser des changements bénéfiques pour l'environnement et, au bout du compte, comme l'a souligné le député de Kingston et les Îles, bénéfiques pour le consommateur. En acceptant des politiques qui ont une incidence positive sur tous les plans, tout le monde y trouve son compte.

Quand je pense aux véhicules électriques, deux choses me viennent à l'esprit. Il y a d'abord l'industrie du taxi à Winnipeg. J'en parle parce qu'il y a toutes sortes de conditions météorologiques à Winnipeg. Nous avons des étés très chauds — les plus beaux étés au monde — et nous avons des hivers assez froids. En ce qui concerne l'industrie du taxi à Winnipeg, je soupçonne que c'est la première à être passée presque entièrement à l'électricité. C'était avec la Prius. Au tournant du siècle, les propriétaires de taxis se sont mis à acheter des Prius. Il est vraiment remarquable que cette industrie ait adopté la Prius, une voiture hybride, comme moyen de transport entre les points A, B et C pour les visiteurs et les résidents à Winnipeg. Il y a plus de 450 Prius en circulation à Winnipeg, et elles ont une incidence réelle.

• (1525)

Quand les députés d'en face parlent de mythes, comme on l'a souligné, ils exagèrent certains des problèmes, comme l'idée que les batteries ne survivent pas au froid ou qu'elles ne suffisent pas à chauffer correctement les véhicules. Je peux assurer aux députés que les usagers d'Ucity Taxi ne se sont pas plaints qu'il faisait trop froid dans leur taxi. Je peux assurer aux députés qu'un chauffeur de taxi et les propriétaires de taxis n'achèteraient pas de Prius à Winnipeg si les véhicules ne pouvaient pas fonctionner toute l'année dans les températures extrêmes que connaît cette ville. Je pense

que l'industrie du taxi de Winnipeg a ouvert la voie en matière de taxis au Canada, voire en Amérique du Nord, et j'applaudis les représentants de l'industrie qui en sont responsables.

En ce qui concerne les véhicules hybrides ou électriques, j'aimerais également mettre l'accent sur l'entreprise New Flyer. New Flyer produit des autobus électriques qui circulent aujourd'hui dans toute l'Amérique du Nord. Si on pense à ce qui se faisait il y a dix ans, il n'y avait pas grand-chose; pourtant, aujourd'hui, l'industrie continue de se développer. En fait, les députés peuvent jeter un coup d'œil au site Web de l'entreprise.

Pour ce qui est de la manière dont le gouvernement peut changer les choses, je signale que nous avons créé la Banque de l'infrastructure du Canada, que mes amis conservateurs connaissent très bien. Ma collègue de Waterloo affirme qu'ils l'aiment beaucoup, mais, en fait, ils s'y opposent. Je ne comprends vraiment pas pourquoi ils s'opposent à l'octroi de plus de 10 milliards de dollars par l'intermédiaire de la Banque de l'infrastructure du Canada, somme qui a ensuite attiré des investissements de plus de 25 milliards de dollars, générant ainsi 35 milliards de dollars d'investissements de toutes sortes dans toutes les régions du pays. J'en parle parce que bon nombre de ces investissements concernent des projets tels que des autobus scolaires électriques et des autobus municipaux électriques.

Il existe de nombreuses occasions de créer des emplois de l'avenir, des emplois verts, mais les conservateurs préfèrent fermer les yeux, se mettre la tête dans le sable et les laisser passer. Je dirais que cela a un coût considérable en définitive, car ce que nous devrions faire ressemble beaucoup à ce que propose le premier ministre. Nous devons nous efforcer de bâtir une économie forte et saine, la plus forte des pays du G7. Nous pouvons y parvenir, mais nous devons reconnaître qu'il faut parfois tirer parti de la technologie dont nous disposons et nous servir des politiques gouvernementales — qu'il s'agisse de fiscalité, de réglementation, de mesures incitatives ou de toute autre mesure — pour encourager les consommateurs à faire certains choix ou les entreprises à investir dans les technologies. Ces mesures sont absolument essentielles pour y parvenir.

J'ai parlé de l'industrie du taxi au Manitoba. Il y avait un incitatif de 2 000 \$ pour l'achat d'un véhicule électrique, je crois, et je soupçonne que beaucoup de membres de l'industrie du taxi en ont profité. En tant que gouvernement national, le gouvernement précédent, dirigé par Justin Trudeau, avait mis en place un programme qui offrait de l'argent aux particuliers pour l'achat d'un véhicule électrique; certaines provinces ont fait de même. Le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux encourageaient donc les gens à acheter un véhicule électrique, en offrant des subventions, d'autres incitatifs de ce genre, des allègements fiscaux ou des subventions aux entreprises.

• (1530)

L'extrême droite, c'est-à-dire les réformistes conservateurs d'en face, nous critique en disant qu'on ne devrait pas verser de subventions. Je me souviens d'une conférence de presse que nous avons tenue, à laquelle participaient Volkswagen, Honda et Stellantis, je crois. Si on regarde bien, on verra que le premier ministre Doug Ford y était aussi. Différents partis politiques et différents ordres de gouvernement sont conscients des besoins et se tournent vers l'avenir.

Travaux des subsides

Oui, il y aura parfois des pauses et des préoccupations, mais nous dirigeons, à tout le moins, vers une collaboration avec les provinces et d'autres intervenants dans le but de garantir le type d'emplois que nous souhaitons pour le Canada de demain. Le premier ministre est déterminé à travailler avec les provinces et les territoires, les communautés autochtones et l'ensemble des collectivités pour renforcer l'économie. Nous l'avons vu très clairement il y a un peu plus de deux semaines, lorsque le premier ministre a rencontré les premiers ministres provinciaux et territoriaux pour parler du renforcement des économies du pays.

Lorsqu'il est question de l'industrie automobile dans son ensemble, que ce soit en Ontario, au Québec, en Colombie-Britannique ou dans toute autre province qui contribue autant que nous le voyons aujourd'hui, les conservateurs ont tort d'essayer de donner la fausse impression que le gouvernement ne se soucie pas des emplois qu'elle crée, car nous travaillons avec l'industrie et les syndicats. Nous comprenons l'importance de ces emplois. Il est tout aussi important de comprendre qu'au fur et à mesure que les choses changent, nous devons rester vigilants, sans quoi nous perdrons des emplois. Cependant, nous nous employons activement non seulement à préserver les emplois, mais aussi à faire croître l'industrie.

Il s'agit d'une industrie ciblée, dans laquelle le gouvernement précédent, sous Justin Trudeau, a investi massivement, comme l'ont fait d'autres gouvernements. Nous voulons que l'industrie automobile continue de prospérer. C'est une industrie que je connais très bien. En fait, quand j'avais 11 ou 12 ans, j'étais pompiste à la station-service de mon père. J'ai ensuite travaillé dans l'industrie automobile jusqu'à ce que je me joigne aux Forces canadiennes quelques années plus tard. Des membres de ma famille travaillent dans l'industrie automobile. Il y a des gens, comme Larry Vickers et d'autres, qui veulent s'assurer que je suis au courant de ce qui se passe dans cette industrie.

• (1535)

Le vice-président adjoint (John Nater): Le député de Cariboo—Prince George invoque le Règlement.

Todd Doherty: Monsieur le Président, puisqu'il y a beaucoup de nouveaux visages des deux côtés de la Chambre, notamment dans la dernière rangée des banquettes ministérielles, je tiens simplement à rappeler à nos collègues qu'il n'est pas permis de prendre des photos pendant les débats à la Chambre. Je veux m'assurer d'avoir bien compris la décision, monsieur le Président. Je vous demande donc si c'est bien le cas.

Le vice-président adjoint (John Nater): Le député a raison. Il est interdit de prendre des photos à la Chambre; je le dis à titre d'avertissement général.

Si quelqu'un a pris une photo ou une vidéo, je lui demande de la supprimer immédiatement. Si les députés ont une question à ce sujet, ils peuvent venir nous voir au fauteuil ou au Bureau, et nous pourrions confirmer que la photo ou la vidéo a été supprimée, le cas échéant. Je le dis à titre de rappel général, et j'espère que tous les députés s'abstiendront de prendre des photos.

Le secrétaire parlementaire a la parole.

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, je pense aux commentaires qui ont été faits de l'autre côté de la Chambre, notamment ceux de la députée d'Algonquin—Renfrew—Pembroke. En lisant les discours qu'elle a prononcé et ses réponses aux questions, on serait portés à croire que la vente d'essence va bientôt cesser au Canada. On pourrait croire que la Russie et d'autres entités

influentes vont empêcher la vente de tous les véhicules à essence au Canada pratiquement du jour au lendemain. Il y a des conservateurs qui, dans une tendance résolument cambrée à droite, font de la désinformation afin de générer des fonds grâce à leur réseau de courriels — qui est énorme, je le sais —, et qui profitent de ces réseaux pour répandre de fausses informations.

Malgré la menace qu'incarne Donald Trump ainsi que les problèmes afférents en matière de droits de douane et de commerce, il y a beaucoup de bonnes choses qui se passent en ce moment. Qu'il s'agisse des travailleurs syndiqués ou de l'industrie dans son ensemble, différents ordres de gouvernement — parfois les administrations municipales, mais toujours les gouvernements fédéraux et provinciaux — sont là pour protéger le secteur et veiller à ce que les emplois de demain soient pris en considération et que des investissements soient faits sous une forme ou une autre. C'est ainsi que nous allons poursuivre notre croissance avec une économie plus verte et que nous pourrions aller encore plus loin.

Todd Doherty (Cariboo—Prince George, PCC): Monsieur le Président, mon collègue a pris la parole une fois de plus. Si j'étais l'un des nouveaux députés de l'autre côté de la Chambre, je trouverais cela frustrant. Ces députés n'ont pas la chance de prendre la parole, car le député la prend constamment.

Notre collègue et celui qui l'a précédé, le député de Kingston et les Îles, ont parlé de l'industrie des ampoules électriques et de la transition du Canada vers les ampoules DEL. En ce qui concerne les véhicules électriques, l'objectif est que 20 % des véhicules neufs vendus au Canada soient sans émission d'ici 2026, puis 60 % d'ici 2030 et 100 % d'ici 2035. Si les concessionnaires ne respectent pas leurs quotas, ils seront sanctionnés.

Je voudrais savoir si l'industrie de l'éclairage a également été sanctionnée lorsqu'elle n'atteignait pas les quotas de vente de nouvelles ampoules que les députés ont mentionnés.

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, la question elle-même est quelque peu trompeuse, car le député ne prend pas en considération le mode hybride, par exemple. Le député devrait pourtant maîtriser le sujet. Mon collègue a abordé la question des ampoules. Un gouvernement de l'Ontario a annoncé très clairement que, dans 10 ans, je crois, il allait progressivement introduire des ampoules à DEL. Plusieurs sociétés d'État, et je pense notamment à Manitoba Hydro au Manitoba, ont reconnu la valeur des ampoules à DEL.

Si j'ai recours à cet exemple, c'est pour inciter mes collègues à réfléchir à l'importance des nouvelles technologies. L'utilisation des technologies peut profiter à tout le monde: le consommateur comme le fabricant. Bref, nous pouvons tous tirer avantage des nouvelles technologies.

Travaux des subsides

• (1540)

[Français]

Mario Beaulieu (La Pointe-de-l'Île, BQ): Monsieur le Président, les libéraux semblent vouloir reprendre le programme des conservateurs et abandonner un peu la lutte contre les changements climatiques. Leur programme d'incitatifs à l'achat de véhicules électriques a été interrompu bien avant l'échéance, ce qui a occasionné des difficultés aux concessionnaires qui voulaient respecter la norme véhicules zéro émission. Certains concessionnaires ont avancé jusqu'à 11 millions de dollars pour payer les subventions fédérales, mais ils n'ont pas obtenu les paiements attendus. À eux seuls, les concessionnaires du Québec ont assumé environ 9 millions de dollars de cette somme.

La ministre de l'Industrie a annoncé que le gouvernement allait reprendre le programme d'incitatifs à l'achat de véhicules électriques, mais il n'y a rien qui se passe. Alors, je voudrais savoir ce que mon collègue en pense.

[Traduction]

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, comme je l'ai mentionné, lorsque nous avons lancé le programme fédéral, la province de Québec avait créé un programme complémentaire qui incitait véritablement les gens à acheter des véhicules électriques et, au final, le programme fédéral a connu un succès considérable. Je trouve que c'est très encourageant.

D'après ce que j'ai compris, on a en fait dépassé le budget alloué à ce programme. Si je me trompe, le député pourra me corriger, mais c'est ce que j'ai compris. Du point de vue de la demande, je trouve que c'est une bonne chose, et j'espère que nous pourrions trouver des ressources supplémentaires pour l'avenir.

Parm Bains (Richmond East—Steveston, Lib.): Monsieur le Président, voici la question que je souhaite poser à mon cher collègue de Winnipeg: malgré les investissements générationnels réalisés dans des projets comme le SkyTrain dans ma ville natale de Richmond, en Colombie-Britannique, et d'autres investissements dans les transports en commun, quelle est l'importance des véhicules électriques pour la province de la Colombie-Britannique, par exemple, qui subit les effets considérables des incendies de forêt et des inondations, ainsi que d'autres phénomènes climatiques?

Dans quelle mesure est-il important que les gens prennent ces décisions essentielles pour le climat?

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, il est toujours encourageant de voir des gens, en tant que consommateurs, investir dans un véhicule électrique. De plus en plus de Canadiens font ce choix, et c'est la raison pour laquelle il est important que le gouvernement continue d'examiner des mesures incitatives, des subventions et ainsi de suite pour encourager ce choix.

Le consommateur en profite énormément. Il suffit pour s'en convaincre de regarder le coût d'un véhicule électrique après l'achat, comparativement à un véhicule à essence, et c'est sans parler des bienfaits pour l'environnement, ce qui renvoie à la question que le député a posée à propos des émissions provenant des moteurs à combustion.

Warren Steinley (Regina—Lewvan, PCC): Monsieur le Président, à vrai dire, nous pouvons observer ici à la Chambre des communes un excellent exemple de philosophies divergentes dans le cadre du débat sur l'obligation relative aux véhicules électriques.

En tant que conservateur, je pense que si quelqu'un veut acheter un véhicule électrique, c'est ce qu'il devrait faire. Même chose s'il veut acheter un véhicule à essence. C'est son choix; le gouvernement ne devrait pas obliger les gens à faire quelque chose. Les libéraux qui veulent acheter un véhicule électrique pensent que s'ils en achètent un, tout le monde devrait en faire autant; tout le monde doit faire comme eux. C'est un exemple de la façon dont nous voyons les choses différemment du côté conservateur, car nous pensons que les gens devraient pouvoir faire leurs propres choix.

Cela dit, nous entendons beaucoup de beaux discours de la part de mon collègue de Winnipeg. Selon la CAA, la batterie des véhicules électriques perd 40 % de sa capacité entre -7°C et -15°C. Fait-il aussi froid à Winnipeg?

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, le député n'a qu'à regarder ce qui s'est fait au sein de l'industrie du taxi à Winnipeg. Il pourra peut-être y trouver les réponses qu'il cherche à ce sujet.

Voici la différence entre les conservateurs et les libéraux. Les libéraux cherchent à savoir où seront les emplois de l'avenir, les bons emplois pour les vaillants travailleurs de la classe moyenne, et à bâtir une économie pour soutenir ces emplois. Les conservateurs de droite, eux, préfèrent rester les bras croisés et dire: « On s'en fiche. Les emplois sont là et cela nous satisfait, même s'ils deviennent dépassés, même si l'Union européenne et le Royaume-Uni ont décidé de passer aux véhicules électriques. » En Norvège, plus de 90 % des habitants utilisent un véhicule électrique...

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

• (1545)

[Français]

Jean-Denis Garon (Mirabel, BQ): Monsieur le Président, en répondant à la question de mon collègue du Bloc québécois, le député de Winnipeg-Nord nous a dit de le corriger s'il faisait erreur. Voici donc la situation. Il y avait des incitatifs payés par le fédéral pour que les gens achètent des voitures électriques. Soixante-dix pour cent des montants au Canada proviennent du Québec. Ce sont les concessionnaires du Québec, des petites et moyennes entreprises, qui ont dû avancer cet argent. Ils ont avancé cet argent parce que le gouvernement, décidant de ne pas faire siéger le Parlement, n'a pas pu voter les crédits. À ce moment-là, le ministre des Finances et la ministre de l'Industrie ont rencontré les concessionnaires du Québec et, les yeux dans les yeux, leur ont dit qu'ils allaient voter les crédits, que l'argent pour les rembourser allait être dans les prochains crédits budgétaires, qu'ils avaient leur parole.

Nous avons eu les crédits, dont nous débattons encore aujourd'hui, et il n'y a pas un sou pour les concessionnaires du Québec. Ce n'est pas juste une question de dire que le pot était vide. Il y avait la promesse de voter des crédits. Où est cet argent et est-ce que le secrétaire parlementaire considère que son gouvernement doit de l'argent aux concessionnaires du Québec, qui ont avancé ces sommes?

[Traduction]

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, je ne suis pas au fait des détails concernant la situation dont parle le député d'en face, mais ce que je sais, c'est que le gouvernement avait l'intention de fournir des fonds, et que ces fonds ont été épuisés.

Travaux des subsides

Si un concessionnaire a décidé de fournir une subvention, le député est tout à fait libre de continuer de faire valoir sa cause. Pour ma part, je vais continuer de faire valoir avec fermeté l'importance d'accroître l'influence des consommateurs en ce qui concerne les véhicules électriques.

Ted Falk (Provencher, PCC): Monsieur le Président, le député de Winnipeg-Nord a mentionné toute la progression de l'éclairage, depuis les ampoules à incandescence aux fluorescents et aux ampoules DEL. Cette progression s'est effectuée plutôt naturellement. Au lieu de forcer la transition vers les véhicules électriques, pourquoi ne pas laisser la progression s'effectuer à mesure que les technologies s'améliorent et que la demande augmente? Laissons tomber cette idée d'imposer les véhicules électriques et laissons les Canadiens vivre leur vie.

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, si je prends l'exemple des ampoules, je soupçonne que si l'industrie n'avait pas été obligée de passer aux ampoules à DEL, l'Ontario et, en fait, pratiquement tout le Canada, maintenant, ne l'auraient jamais fait. Ce n'est peut-être pas le cas, je n'en suis pas tout à fait sûr. Je sais aussi qu'il y a différentes façons de procéder. Nous venons tous les deux du Manitoba, et nous savons que Manitoba Hydro en a fait la promotion.

Dan Mazier (Mont-Riding, PCC): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec le député de Vaughan—Woodbridge.

Le premier ministre est peut-être nouveau, mais le programme environnemental radical de son gouvernement ne l'est pas. Les libéraux interdisent la vente des véhicules à essence. Dans moins de 10 ans, il sera illégal pour les entreprises de vendre des véhicules à essence au Canada. D'ici 2035, le gouvernement exigera que la totalité des voitures et camions légers à passagers vendus soit des modèles à zéro émission.

Les libéraux aiment présenter cela comme une cible, mais ils oublient commodément de mentionner qu'atteindre la cible est obligatoire. L'exigence est claire. Si l'on veut acheter un véhicule neuf, il doit être à zéro émission. Ce faisant, les libéraux interdisent en fait la vente des véhicules à essence. Peu de politiques auront un effet aussi dévastateur pour les Canadiens que celle-ci.

Quand on prive quelqu'un de son véhicule, on prive cette personne de sa liberté. Pour des millions de Canadiens, avoir un véhicule à essence n'est pas un choix, mais un moyen de survivre. Quand on prive un travailleur de la liberté de se rendre au travail en voiture, on le prive de son gagne-pain. Quand on enlève à un parent la liberté de conduire ses enfants à leur entraînement de hockey, cela a un effet sur sa famille. Quand on prive une personne âgée de la liberté de se rendre chez le médecin en voiture, on met sa santé en péril. En interdisant la vente des véhicules à essence, les libéraux privent des millions de Canadiens de leur liberté.

Le premier ministre et le gouvernement libéral croient que nous vivons dans un monde utopique où tous les Canadiens peuvent se rendre au travail en métro ou en vélo et, si c'est impossible, ils peuvent toujours s'y rendre dans une voiture électrique dépendieuse et peu fiable en plein cœur de l'hiver, même s'il n'y a aucune borne de recharge en vue.

C'est tout à fait insensé. Le plan des libéraux visant à interdire la vente de véhicules à essence est une atteinte à nos libertés. C'est une atteinte à la liberté de choisir où aller et quand y aller. Les libéraux interdisent la vente de véhicules à essence au Canada. Ce fai-

sant, ils ruinent l'avenir du Canada rural. Je représente une région rurale de l'Ouest du Manitoba, où la vie gravite autour de la capacité de se déplacer. Si nous enlevons les voitures ou les camions aux Canadiens qui vivent dans une région rurale, la grande majorité d'entre eux ne pourraient pas se rendre au travail. Ils ne pourraient pas se rendre à l'épicerie. Ils ne pourraient pas se rendre chez le médecin. Lorsque nous enlevons à un Canadien vivant dans une région rurale son véhicule, nous lui rendons la vie presque impossible.

C'est exactement ce que font les libéraux en interdisant la vente de véhicules à essence. Ils empêchent les régions rurales canadiennes de fonctionner. La vie en région rurale exige un véhicule. D'ailleurs, de nombreux Canadiens des régions rurales comptent sur leur camion pour maintenir leur mode de vie.

Ce n'est pas pour rien que les habitants des régions rurales du Canada achètent des camionnettes qui coûtent beaucoup plus cher qu'une voiture moyenne. C'est parce qu'ils n'ont pas le choix. Sans les camionnettes, il faut renoncer à d'innombrables emplois, comme ceux des agriculteurs, des travailleurs de la construction, des travailleurs du secteur des ressources naturelles, et la liste est longue.

Les libéraux suggèrent que les Canadiens des régions rurales peuvent simplement remplacer leur véhicule actuel par une voiture électrique et que la vie continuera comme avant. Ils parlent d'une transition, une transition forcée par le gouvernement, devrais-je ajouter. Ce qu'ils ne mentionnent pas, c'est qu'il existe très peu d'endroits où recharger un véhicule électrique et que ceux-ci ne sont pas équipés pour parcourir de longues distances. N'oublions pas qu'une grande partie de l'électricité dans le Nord du Canada est produite à partir du diesel; oui, les véhicules électriques seraient rechargés à l'électricité produite à partir du diesel. Voilà la politique environnementale des libéraux en action.

Dans moins de 10 ans, les libéraux interdiront la vente de nouveaux véhicules à essence au Canada. Ils obligeront les Canadiens à acheter des véhicules électriques coûteux et peu fiables. Pensons-y un instant. Ce virage se produit à un moment où l'industrie elle-même est en déclin. Il suffit de lire les journaux.

« Honda reporte un projet de véhicules électriques de 15 milliards de dollars en raison de la demande », rapporte CTV News.

« GM suspendra la production de fourgonnettes électriques en Ontario afin de s'adapter à la demande du marché », selon Reuters.

« Ford retarde la construction d'une usine de véhicules électriques et annule la production d'un VUS électrique à trois rangées », rapporte CNBC.

Pourquoi les Canadiens devraient-ils être obligés d'acheter un véhicule électrique, alors que les entreprises qui les fabriquent font marche arrière?

● (1550)

La critique la plus accablante de l'interdiction des véhicules à essence du gouvernement libéral ne vient pas de l'industrie ou des médias, et elle ne vient même pas des conservateurs. En effet, l'un des plus ardents opposants à l'interdiction des véhicules à essence imposée par les libéraux, c'est le ministère que dirige le ministre de l'Environnement. Les conservateurs ont découvert des preuves accablantes qui révèlent que la ministre de l'Environnement a été informée des dommages que l'interdiction de la vente de véhicules à essence causerait aux Canadiens, mais qu'elle a quand même foncé tête baissée.

Travaux des subsides

Quand le gouvernement instaure une nouvelle réglementation, le ministère procède à ce qu'on appelle une étude d'impact de la réglementation, dont l'objectif de conseiller le gouvernement sur l'impact de la réglementation. Les conservateurs ont obtenu ces documents, et ce que nous avons découvert est très accablant. Selon les fonctionnaires de la ministre de l'Environnement, la réglementation visant à interdire la vente de véhicules à essence aura un effet dévastateur sur les Canadiens. Selon l'étude d'impact de la réglementation du gouvernement, cette politique devrait « entraîner une perte de choix pour les consommateurs ». Autrement dit, les Canadiens auront moins d'options lorsqu'ils choisiront un véhicule.

L'étude interne du gouvernement révèle également que les véhicules zéro émission devraient « coûter plus cher que les véhicules conventionnels ». Elle souligne que l'augmentation de prix pourrait « entraîner une réduction de la quantité de véhicules achetés », de sorte que moins de Canadiens auront les moyens d'acheter ces nouveaux véhicules plus coûteux.

Il y a pire. Selon le rapport interne du gouvernement, « les mécaniciens devront probablement engager des frais pour moderniser leurs ateliers et investir dans la formation pour entretenir les [véhicules à zéro émission]. Ces frais seront probablement transférés en grande partie aux consommateurs par l'entremise d'une augmentation des coûts d'entretien. » Par conséquent, non seulement les Canadiens devront déboursier davantage à l'achat de leur véhicule, mais ils devront également faire face à des coûts de réparation plus élevés à long terme.

L'analyse interne du gouvernement souligne même l'augmentation de l'usure des routes qu'entraînera l'obligation relative aux véhicules électriques imposée par les libéraux puisque « les [véhicules à zéro émission] sont généralement plus lourds que les véhicules conventionnels en raison de la taille des batteries utilisées pour les alimenter. » On ajoute plus loin que ce poids supplémentaire « [...] pourrait entraîner une augmentation de l'usure des routes. »

Il y a encore pire que cela. L'analyse révèle que l'obligation relative aux véhicules électriques augmentera « [...] la demande sur le réseau électrique. » On ajoute plus loin qu'une « [...] forte augmentation de la demande d'électricité, particulièrement en période de pointe, pourrait entraîner une hausse du prix de l'électricité. »

De plus, selon l'étude d'impact de la réglementation, les coûts de fabrication « ont tendance à être plus élevés que ceux des véhicules conventionnels ». Plus loin, on peut lire qu'on s'attend à ce que ces coûts « soient directement assumés par les consommateurs ». D'ailleurs, le ministère affirme que les règlements de la ministre de l'Environnement coûteront plus de 54 milliards de dollars aux consommateurs canadiens. Les députés peuvent-ils le croire? Ce n'est pas moi qui le dis, mais l'étude menée par le ministère du gouvernement.

Les libéraux ont été informés que leur interdiction visant les véhicules à essence allait augmenter le coût des véhicules, augmenter les coûts d'entretien, augmenter le coût de l'électricité, limiter le choix de véhicules et endommager nos routes, mais ils sont quand même allés de l'avant avec leur interdiction des véhicules à essence. Le ministère de la ministre de l'Environnement a lui-même sonné l'alarme au sujet des exigences des libéraux à l'égard des véhicules, mais la ministre n'a pas tenu compte de ses conseils. Maintenant, les Canadiens en paient le prix.

Lorsque Henry Ford a mis son automobile sur le marché, il imaginait un avenir où tout le monde pourrait posséder une voiture. Selon une citation célèbre, il a dit: « Je construirai une voiture [...] dont le prix sera tellement bas que tout homme qui gagne un bon salaire aura les moyens d'en posséder une et aura ainsi la chance de passer des heures de plaisir avec sa famille en sillonnant les grands espaces que Dieu a créés. » Cette vision ne portait pas seulement sur les voitures, mais aussi sur la liberté et la mobilité. Que ce soit pour aller au travail, pour voyager en famille ou simplement pour partir à l'aventure sur la route, nous devrions croire en l'abordabilité et en la liberté comme Henry Ford. Au lieu de cela, les libéraux obligent les Canadiens à acheter des voitures électriques coûteuses et peu fiables. Ce sont les raisons qui m'amènent à me joindre à mes collègues conservateurs pour demander aux libéraux de mettre fin immédiatement à l'interdiction des véhicules à essence.

• (1555)

Alana Hirtle (Cumberland—Colchester, Lib.): Monsieur le Président, nous savons que, par le passé, les gouvernements fédéral et provinciaux ont offert des incitatifs et des subventions pour favoriser la croissance de l'industrie et aider les gens à acheter des véhicules électriques.

Je me demande si mon honorable collègue d'en face appuierait une telle mesure.

Dan Mazier: Monsieur le Président, les Canadiens n'ont même pas les moyens de payer des véhicules de ce genre.

La députée ne semble pas comprendre à quel point les libéraux minent la situation financière des Canadiens. Tout coûte plus cher. Nous sommes en pleine crise de l'abordabilité. Les gens n'ont pas les moyens de se loger, pour l'amour du ciel.

Et maintenant, le gouvernement va offrir des incitatifs aux gens. Il va donner aux contribuables canadiens plus d'argent provenant des contribuables eux-mêmes en leur disant d'aller acheter autre chose. C'est tout à fait ridicule.

[Français]

Mario Beaulieu (La Pointe-de-l'Île, BQ): Monsieur le Président, les conservateurs semblent dire qu'ils veulent le libre choix; ils ne sont pas d'accord sur des subventions pour les véhicules électriques et sur des incitatifs avec la norme véhicules zéro émission.

Selon le même raisonnement, si les pétrolières veulent continuer à fonctionner et à polluer et qu'on suit la logique du libre choix, il ne devrait y avoir aucune subvention gouvernementale pour les pétrolières.

Est-ce que mon collègue est d'accord qu'il ne devrait y avoir aucune subvention, directe ou indirecte, du gouvernement fédéral aux pétrolières?

• (1600)

[Traduction]

Dan Mazier: Monsieur le Président, l'enjeu est l'abordabilité de l'énergie. Les Canadiens ont besoin d'énergie, et ils ont besoin d'une énergie abordable. C'est un élément central de la qualité de vie que nous avons au Canada. Sans accès à une énergie abordable, nous ne pourrions pas avoir un niveau de vie adéquat en tant que nation.

Travaux des subsides

Le gouvernement intervient auprès des Canadiens en leur disant: « Voici le type de voiture que nous avons choisi et que les gens pourront conduire. » Soulignons, d'ailleurs, que les gens ne peuvent même pas transmettre à d'autres personnes le genre de véhicules avec lesquels ils ont grandi et sur lesquels ils ont longtemps compté. Ils ne peuvent pas léguer à leurs enfants la voiture qu'ils ont utilisée pendant 20 ans, même si c'est la seule option qu'ils pourraient se permettre.

Voilà le genre de choses dont les libéraux comptent priver les familles.

David Bexte (Bow River, PCC): Monsieur le Président, le député pourrait-il nous en dire plus sur la détérioration du réseau routier qui pourrait résulter de l'obligation de vendre des véhicules électriques?

Dan Mazier: Ironiquement, monsieur le Président, c'est un point qui a été soulevé lorsque nous avons fait des recherches sur cet élément de la motion. Nous savons tous que, dans l'état actuel de la technologie, les batteries sont plus lourdes que bien des moteurs diesel. La principale différence, lorsqu'on met une batterie dans une voiture légère, c'est que le châssis devient trop lourd pour que les pneus puissent bien le supporter, alors que, si on met un gros moteur diesel dans un véhicule à quatre roues motrices, le poids sera réparti sur quatre beaux pneus montés sur des roues de 20 pouces.

Je ne pense pas que le ministère ait pensé à cela. De toute évidence, le gouvernement ne l'a pas fait. Il s'apprête à détruire encore davantage les routes.

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, la réponse du député m'a un peu surpris.

Il a donné l'impression qu'il croit, et peut-être l'ensemble du Parti conservateur aussi, que le gouvernement ne devrait fournir aucune forme d'incitatif ou de subvention pour encourager la croissance de l'industrie. Je me demande s'il s'agit simplement d'une opinion personnelle ou plutôt d'une valeur commune au sein du Parti conservateur du Canada.

Dan Mazier: Monsieur le Président, la vérité, c'est que le gouvernement libéral avait en main un rapport qui démontrait que cette politique allait dévaster le Canada rural, mais qu'il n'a absolument rien fait. Les ministres libéraux de l'Environnement se sont succédé sans rien faire. Je suis très frustré par le gouvernement en ce moment.

William Stevenson (Yellowhead, PCC): Monsieur le Président, en consultant le rapport, le député a-t-il trouvé quoi que ce soit qui indique que les libéraux sont allés dans une autre direction, quelle qu'elle soit, qu'ils ont considéré d'autres raisons d'utiliser la technologie pour réaliser des gains d'efficacité, ou s'agit-il strictement de prendre le virage électrique, et non de réaliser d'autres types d'économies ou de gains d'efficacité?

Dan Mazier: Monsieur le Président, le rapport en question portait sur l'analyse des répercussions de la mise en œuvre de la politique, qui consiste essentiellement à interdire la vente de véhicules à essence d'ici 2035. C'est la seule analyse qui a été faite.

Michael Guglielmin (Vaughan—Woodbridge, PCC): Monsieur le Président, c'est toujours un honneur et un privilège de prendre la parole à la Chambre des communes au nom des habitants de Vaughan—Woodbridge. Cependant, je le fais aujourd'hui au nom des Canadiens de partout au pays. Ils sont privés de choix par un gouvernement qui estime devoir contrôler de plus en plus leur

vie. Ils voient le coût de la vie augmenter et, à cause du programme idéologique du gouvernement libéral, ils devront une fois de plus composer avec une augmentation de leurs dépenses.

Ce dossier ne devrait rien avoir de partisan. À un moment où les travailleurs du secteur canadien de l'automobile doivent composer avec les droits de douane injustifiés de nos voisins du Sud, où il y a d'importantes pertes d'emplois partout au pays et où le taux de chômage atteint un sommet inégalé depuis des décennies, si on ne tient pas compte de la pandémie, notre motion conservatrice est pleine de bon sens, et le gouvernement devrait l'adopter. Ce n'est pas comme si le gouvernement n'avait pas la capacité de reconnaître qu'il a présenté une mauvaise politique, puis de corriger le tir. Par exemple, c'est ce qu'il a fait au sujet de la taxe sur le carbone pour les consommateurs: il a reconnu que les conservateurs avaient raison, puis il a éliminé la taxe.

Pour ceux qui nous regardent à la maison, voici ce que dit la motion conservatrice dont nous débattons aujourd'hui: « Que, étant donné que le gouvernement libéral interdit la vente de véhicules à essence, ce qui obligera les Canadiens à acheter des véhicules électriques, et que ce mandat fera augmenter le coût des véhicules de 20 000 \$ [...] la Chambre demande au gouvernement libéral de mettre fin immédiatement à son interdiction des véhicules à essence. » Ainsi, les Canadiens pourraient acheter les voitures qui répondent à leurs besoins et à leur budget.

Il ne s'agit pas de savoir si quelqu'un peut acheter un véhicule électrique ou s'il devrait le faire. Si quelqu'un en veut un, tant mieux: qu'il en achète un. Ce à quoi nous nous opposons, c'est l'idée que le gouvernement prive les consommateurs de choix. Nous nous opposons au fait que le gouvernement pense tout savoir et nous nous opposons à une mesure gouvernementale qui a des répercussions négatives sur notre économie et sur le coût de la vie. Il ne faut pas se leurrer: c'est ce que fait cette mesure. Elle n'encourage pas l'utilisation des véhicules électriques. Elle interdit complètement les véhicules à essence d'ici 2035, elle impose des quotas aux fabricants à un moment où ils doivent composer avec les droits de douane de notre voisin du Sud et elle punit les Canadiens en leur imposant des prix plus élevés s'ils ont le front de choisir quelque chose d'autre, alors que la plupart d'entre eux arrivent à peine payer leur épicerie, leur loyer ou leur assurance automobile.

Voici de quoi il retourne exactement: à partir de 2026, les véhicules zéro émission devront obligatoirement représenter 20 % des ventes des constructeurs automobiles, objectif qui passera à 60 % d'ici 2030 et à 100 % d'ici 2035. Le gouvernement impose ainsi l'élimination progressive des véhicules à essence, une mesure à la fois extrémiste et ridicule qui est motivée par des considérations idéologiques. Peu importe si les gens vivent dans une zone urbaine comme Toronto ou dans une région rurale du Nord de la Colombie-Britannique. La mesure ne prend en considération ni les répercussions financières ni les conséquences pour les grands constructeurs automobiles et leurs employés. Qu'en est-il des personnes qui font de longs trajets pour se rendre au travail, dans le froid, alors que l'autonomie des batteries est à peine de moitié?

La motion que nous avons présentée ne dénote aucune opposition aux véhicules électriques, bien au contraire. D'ailleurs, je me suis moi-même rendu de Vaughan à Ottawa au volant d'une voiture électrique. Nous avons dû faire un détour de 15 minutes pour trouver une borne durant pendant l'été, et la recharge a pris environ une demi-heure. S'il avait fait -30 degrés Celsius à l'extérieur, qui sait combien de fois nous aurions été forcés d'arrêter parce que la batterie était à plat. Qu'en est-il du réseau électrique et des infrastructures connexes? C'est loin d'être au point. Il faudrait près de 700 000 bornes de recharge d'un océan à l'autre. Il y a à l'heure actuelle environ 60 000 bornes. Le plan des libéraux nécessiterait une transformation radicale qui, surtout compte tenu de leur piètre bilan lorsqu'il s'agit de mener un projet à terme, serait pratiquement impossible à réaliser d'ici 10 ans.

Au contraire, le nombre de bornes de recharge installées diminue d'année en année. Il faudrait injecter plus de 600 milliards de dollars pour aménager de nouvelles infrastructures. Or, les libéraux, ce sont ceux qui ont englouti des milliards de dollars dans le Fonds pour accélérer la construction de logements, ce qui n'a fait qu'alourdir la bureaucratie de l'État, sans aucun résultat.

Cela ne s'arrête pas là. Seuls des environnementalistes extrémistes peuvent concocter un stratagème qui rend les constructeurs automobiles passibles d'une pénalité de 20 000 \$ par véhicule s'ils n'atteignent pas leur quota, leurs cibles. Je me permets de le répéter: il y aurait une taxe de 20 000 \$ par véhicule, qui serait forcément reflétée aux consommateurs sous forme de hausse du prix des véhicules. Ce n'est pas sorcier.

Il ne s'agit pas d'un plan de lutte contre les changements climatiques. Il s'agit plutôt d'un plan fiscal et d'un plan de contrôle qui met parfaitement en évidence tout ce qui a mal tourné sous le gouvernement libéral au cours de la dernière décennie. Cette obligation aura des conséquences dévastatrices, non seulement pour les consommateurs, mais aussi pour les travailleurs et le secteur canadien de l'automobile. Selon une étude publiée dans la *Revue canadienne d'économie*, la mesure éliminera 38 000 emplois dans le secteur de l'automobile et elle coûtera 138,7 milliards de dollars à l'économie. Même les dirigeants de l'industrie automobile, ceux qui investissent dans les véhicules électriques, sonnent l'alarme.

• (1605)

La semaine dernière, lors du Sommet de l'automobile du Canada qui s'est tenu dans ma ville natale de Vaughan, Bev Goodman, PDG de Ford Canada, a déclaré que cette exigence allait avoir une incidence négative, et qu'elle allait notamment faire reculer les ventes, faire grimper les prix et créer de sérieux problèmes pour les consommateurs et l'industrie.

Kristian Aquilina, président de GM Canada, a pour sa part déclaré qu'il est irréaliste de croire que les ventes de véhicules électriques au pays passeront de 5 ou 6 % à 20 % d'ici l'année modèle 2026, ajoutant que cela allait forcer les constructeurs automobiles à limiter les ventes de véhicules à essence. Selon lui, il faut aussi se soucier des emplois chez les concessionnaires d'un bout à l'autre du pays et des emplois dans le secteur manufacturier qui dépendent de ces ventes.

Brian Kingston, de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, a déclaré que l'exigence imposée par le gouvernement fédéral en matière de véhicules électriques doit être abrogée avant que l'industrie automobile ne subisse de graves dommages, et ce, au pire moment possible. Ce ne sont pas des déclarations qui viennent

Travaux des subsides

des milieux politiques. Ce sont des leaders de l'industrie qui veulent certes que les véhicules électriques progressent, mais à qui l'on demande de faire l'impossible dans un délai irréaliste et dans un marché qui n'est pas prêt à subir une telle transformation.

Les Canadiens n'achètent pas beaucoup de véhicules électriques parce qu'ils n'en ont pas les moyens. À l'heure actuelle, la demande pour les véhicules électriques est stagnante, représentant autour de 8 % à 10 % des ventes de voitures neuves au Canada. Le prix des véhicules électriques est encore, en moyenne, 15 000 \$ de plus que celui des véhicules à essence comparables, et ce, même après avoir tenu compte des subventions financées par les contribuables. Ces subventions ne tombent pas du ciel. Elles proviennent des poches des Canadiens. Même les gens qui ne conduisent pas de véhicules électriques paient pour ceux des autres. Et ce n'est pas tout. Une fois que ces quotas et ces pénalités entreront en vigueur, les constructeurs automobiles augmenteront le prix des véhicules à essence afin de compenser les coûts assumés pour se conformer à la loi. Cela signifie que tout le monde paiera plus cher, même ceux qui ne peuvent pas ou ne veulent pas acheter un véhicule électrique.

La CAA a constaté que les véhicules électriques perdent jusqu'à 40 % de leur autonomie par temps froid, même lorsque les températures sont relativement modérées, entre -7 et -15 degrés Celsius. Oui, il s'agit de températures modérées pour le Canada. Qu'est-ce que cela veut dire pour les Canadiens de Winnipeg, de Thunder Bay ou des régions rurales de l'Alberta, où l'hiver dure la moitié de l'année? Les véhicules électriques ne sont pas une solution universelle.

Pour en revenir au réseau électrique, il faut savoir que nos réseaux provinciaux sont déjà fortement sollicités. Hydro Ontario, Hydro-Québec et BC Hydro nous mettent en garde contre la hausse de la demande et des coûts. Qu'arrivera-t-il lorsque nous passerons de 8 à 100 % de véhicules électriques? Les libéraux restent sans réponse. Leur plan se résume à alourdir la dette et les impôts et à multiplier les subventions et les annonces mirobolantes. N'oublions pas le rôle du premier ministre, qui semble être le principal architecte de ce virage idéologique.

En 2021, dans son livre intitulé *Values*, le premier ministre a écrit que nous devons adopter des règlements pour éliminer progressivement la vente de nouveaux véhicules à essence au cours de la prochaine décennie. Au Conseil des relations internationales, il a parlé d'utiliser la réglementation, à coup d'interdictions, de quotas et de taxes sur le carbone, pour orienter le comportement des consommateurs. Il a même fait l'éloge de l'interdiction adoptée en Europe, qu'il considère comme le modèle à reproduire ici, au Canada.

Si les libéraux voulaient vraiment réduire les émissions, ils stimuleraient l'innovation canadienne. Ils favoriseraient les options hybrides, les carburants plus propres et la production de pétrole et de gaz canadiens à faibles émissions, au lieu de recourir au pétrole sale des dictateurs pour compenser arbitrairement les émissions. Ils favoriseraient l'énergie nucléaire. Ils investiraient dans les réseaux de bornes de recharge avant d'imposer des interdictions. Ils feraient confiance au marché. Or, ils ont plutôt décidé d'imposer des obligations, de faire grimper les prix et de limiter les choix des consommateurs.

Travaux des subsides

Les personnes les plus touchées seront notamment les mères seules de Vaughan qui tentent d'acheter une Civic d'occasion et les ouvriers d'Hamilton qui transportent du matériel lourd. Ce sont eux, les oubliés des libéraux. Ce sont eux que nous défendons. Un gouvernement conservateur annulerait les exigences relatives aux véhicules électriques, supprimerait la taxe sur le carbone pour les industries, éliminerait les normes sur les carburants qui pénalisent les travailleurs et soutiendrait l'innovation générée par la liberté et la concurrence, et non par la coercition. Plus important encore, nous laisserions les Canadiens choisir le véhicule qui leur convient le mieux. Qu'il s'agisse d'un véhicule à essence, hybride, diésel, électrique ou autre, ce choix se ferait sans jugement, sans pénalités et sans ingérence du gouvernement.

Il est temps de remettre les Canadiens derrière le volant. J'exhorte tous les députés à appuyer cette motion. Défendons le libre choix, l'accessibilité financière, le bon sens et les millions de Canadiens qui méritent mieux qu'un gouvernement qui leur dicte quel véhicule conduire, comment vivre et quoi penser. Annulons cette exigence, mettons fin à cette interdiction et reprenons le contrôle de nos voitures, de nos choix et de nos vies.

• (1610)

John-Paul Danko (Hamilton-Ouest—Ancaster—Dundas, Lib.): Monsieur le Président, j'ai parfois l'impression d'être plongé dans un épisode de South Park où s'affrontent la réalité et les thèses complotistes les plus absurdes.

Alors que le monde entier est en train de passer à une économie axée sur l'électricité, les conservateurs s'accrochent au passé et refusent tout simplement d'agir. Le McMaster Automotive Resource Centre, à Hamilton, est un chef de file mondial dans la technologie des véhicules électriques. Il travaille avec tous les grands fabricants du monde. La solution des conservateurs est de rester les bras croisés. Pourtant, si nous ne faisons rien, le marché risque d'être entièrement conquis par les importations de véhicules électriques chinois à la fois peu coûteux et technologiquement avancés.

Les députés d'en face sont-ils prêts à soutenir les secteurs industriels canadiens et les travailleurs canadiens, ou préfèrent-ils favoriser les produits en provenance de la Chine communiste?

Michael Guglielmin: Monsieur le Président, nous avons affaire aux mêmes vieux libéraux, encore aujourd'hui.

Personne ne dit qu'il ne faut pas investir dans les technologies ou développer ce secteur. Nous nous opposons plutôt à l'interdiction de vendre des véhicules à essence, une interdiction à laquelle s'opposent les chefs de file et les experts de l'industrie, tout comme les Canadiens qui voient leurs dépenses augmenter alors qu'ils peinent déjà à joindre les deux bouts.

Fred Davies (Niagara-Sud, PCC): Monsieur le Président, je tente de formuler une réponse cohérente aux propos tenus de l'autre côté de la Chambre, mais je remercie le député pour son discours.

Après avoir entendu ce commentaire sur les véhicules électriques, je me demande si le député pourrait nous donner son avis sur ce que les véhicules électriques chinois représentent pour notre marché et sur les raisons qui ont poussé le gouvernement à augmenter les droits de douane sur les véhicules électriques chinois. Qu'est-ce que cela signifie pour notre marché, en particulier pour notre marché intérieur, où bon nombre de ces usines de véhicules électriques ne viennent même pas s'installer?

• (1615)

Michael Guglielmin: Monsieur le Président, de toute évidence, que la Chine inonde notre marché de technologies pour les véhicules électriques est problématique parce que cela place notre industrie automobile dans une position concurrentielle désavantageuse. Comme bien des acteurs du secteur de l'automobile, de l'acier, du pétrole et du gaz, je souhaite que le gouvernement soutienne les marchés et les technologies canadiens au sein de ce type d'industries. Toutefois, pour revenir à ce que je disais dans mon discours, le plan des libéraux vise en gros à obliger les constructeurs automobiles à passer à la production de véhicules électriques, ce qui se traduirait par des pertes d'emploi et par l'augmentation du prix des véhicules.

[Français]

Maxime Blanchette-Joncas (Rimouski—La Matapédia, BQ): Monsieur le Président, au Québec, nous avons choisi d'interdire les véhicules à essence d'ici 2035. C'est notre choix. C'est notre avenir. C'est notre économie. Pourquoi le Parti conservateur s'acharne-t-il à vouloir imposer sa vision pétrolière au Québec?

[Traduction]

Michael Guglielmin: Monsieur le Président, au Parti conservateur, nous avons à cœur les intérêts des Québécois dans ce choix politique. Nous craignons que cela alourdisse leur fardeau financier. Nous nous inquiétons de l'augmentation des coûts pour leurs familles et des pertes d'emplois dans leur industrie. C'est pourquoi nous continuerons de nous opposer à ces mesures et de défendre les travailleurs canadiens.

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais que le député soit très clair sur cette question, que j'ai soulevée à quelques reprises. Il semble qu'au Parti conservateur, Pierre Poilievre affirme que nous ne devrions accorder aucune forme d'incitatifs ou de subventions en ce qui concerne l'industrie des véhicules électriques. Ce n'est pas surprenant. Le député est-il d'accord avec Pierre Poilievre ou lui donne-t-il tort?

Michael Guglielmin: Monsieur le Président, nous ne cessons d'entendre parler de subventions pour les véhicules électriques alors qu'il est question ici d'imposer l'interdiction des véhicules à essence, ce qui ferait grimper les coûts et exercerait une pression supplémentaire sur les citoyens de notre pays, qui sont déjà stressés. Bien entendu, nous allons nous opposer à l'interdiction de produire des véhicules à essence et à gaz parce que nous prenons la défense des Canadiens.

Taleb Noormohamed (secrétaire parlementaire du ministre de l'Intelligence artificielle et de l'Innovation numérique, Lib.): Monsieur le Président, je vais partager mon temps de parole avec le député de Louis-Saint-Laurent—Akiawenhrak.

Aujourd'hui, c'est un privilège pour moi de prendre la parole à la Chambre pour la première fois de la présente session. J'en suis sincèrement honoré et je mesure tout le poids des responsabilités qui m'échoient.

Je tiens tout d'abord à remercier les électeurs de Vancouver Granville, qui m'ont accordé leur confiance. Je remercie également ma famille de son soutien sincère et les bénévoles infatigables qui ont animé notre campagne. C'est grâce à eux que j'ai le privilège de siéger à la Chambre. Je m'engage à travailler chaque jour pour servir notre collectivité et la rendre plus forte.

Travaux des subsides

Parler de cette motion, c'est parler de ce qui semble être une tentative des conservateurs de freiner la technologie canadienne, d'enlever les possibilités qui s'offrent à notre pays, de plomber l'innovation et, franchement, de dresser des obstacles à une vision d'avenir. À première vue, cette motion vise à supprimer ce que les conservateurs appellent une « interdiction de vendre des véhicules à essence. En réalité, elle vise à priver l'industrie canadienne de la possibilité de devenir un chef de file mondial dans la production de composants pour véhicules électriques, de batteries, etc.

Nous savons tous que les véhicules électriques représentent l'avenir, et que le Canada doit saisir cette occasion. C'est le moment où nous devrions nous définir comme les citoyens d'un pays prêt à investir dans des décisions importantes et audacieuses visant à bâtir l'avenir. Les Canadiens l'ont clairement exprimé lors des dernières élections. Ils ont voté pour un gouvernement libéral parce qu'ils exigent que des mesures ambitieuses soient mises en œuvre pour lutter contre les changements climatiques, tout en bâtissant une économie forte et tournée vers l'avenir en cette période de crise mondiale.

Si cette motion est adoptée, elle placera le Canada dans une position très désavantageuse sur la scène internationale. Compte tenu de la guerre commerciale qui oppose actuellement les États-Unis et le Canada, et qui nous préoccupe profondément de ce côté-ci de la Chambre, nous ne pouvons pas nous permettre que cela se produise et nous devons l'éviter. Il ne s'agit pas seulement d'un changement en matière d'idéologie politique, de technologie ou de tendances du marché. Il s'agit d'être conscient du tournant de l'histoire dans lequel nous nous trouvons, de saisir l'occasion qui nous est donnée d'agir et de relever l'un des plus grands défis du Canada, à savoir les changements climatiques, tout en tirant parti des innovations canadiennes, qui, nous le savons tous, font l'envie du monde entier. Je mets n'importe quel député au défi de soutenir que les technologies et les innovations canadiennes en matière de véhicules électriques et de composants sont surpassées par celles d'un autre pays.

Nous savons tous que les changements climatiques sont un problème grave. Dans ma circonscription, Vancouver Granville, mes concitoyens le savent et l'administration municipale le sait. Les changements climatiques menacent notre présent et notre avenir.

Nous savons que le secteur des transports est l'un de ceux qui produisent le plus d'émissions au Canada. Nous devons donc nous pencher sur le rôle qu'il joue dans l'accélération de la crise climatique. Mettre plus de véhicules électriques sur les routes est non seulement essentiel pour lutter contre les changements climatiques, mais c'est aussi une politique économique intelligente. Il faut être conscients des innovations qui ont lieu ici, au Canada. Pour la première fois depuis de nombreuses années, nous pouvons nous attendre à voir des véhicules électriques produits au Canada sur les routes du pays.

Le gouvernement libéral a mené de vastes consultations auprès du secteur de l'automobile, des travailleurs, des gouvernements provinciaux et territoriaux, des organisations autochtones et des experts afin d'élaborer la norme sur la disponibilité des véhicules électriques. Que dit cette norme? On peut y lire que d'ici 2026, 20 % de toutes les ventes de véhicules neufs devront être des véhicules à zéro émission et que, d'ici 2030, 60 % des ventes de véhicules neufs devront être des véhicules à zéro émission.

Nous savons que les changements ne surviennent pas du jour au lendemain. Nous savons qu'il est irresponsable de faire croire aux Canadiens qu'un changement radical peut se produire d'un jour à

l'autre. Voilà pourquoi nous avons fixé des objectifs réalisables pour les 10 prochaines années.

Pour ce qui est de l'environnement, cette politique devrait permettre de réduire les émissions cumulées de gaz à effet de serre d'environ 362 mégatonnes entre 2026 et 2050. Voilà comment on lutte réellement contre les changements climatiques. De ce côté-ci de la Chambre, nous sommes conscients du problème et nous nous efforçons de le résoudre.

Nous savons que la pollution atmosphérique causée par les véhicules à essence a des effets néfastes sur la santé et augmente le risque de maladies graves chez les enfants et les personnes âgées. En améliorant la qualité de l'air pour les Canadiens, nous réduirons les cas de maladie et les décès liés au smog et à la pollution atmosphérique causés par les véhicules.

Une analyse de Santé Canada révèle que la pollution atmosphérique causée par les véhicules routiers au Canada favorise les problèmes d'asthme et les maladies pulmonaires. Elle entraîne 1 200 décès prématurés et des millions d'affections non mortelles. Les politiques climatiques sont bonnes pour l'économie, non seulement au sein de l'industrie, mais aussi pour les Canadiens et les travailleurs canadiens.

Notre plan climatique trace une voie claire et prévisible pour les fabricants, les consommateurs et les constructeurs d'infrastructures. Il donne à l'industrie suffisamment de temps pour s'adapter, innover et investir. Il s'aligne étroitement sur ce que font déjà de nombreux constructeurs automobiles en matière d'électrification et aide le Canada à suivre le rythme des ambitions annoncées par d'autres grandes économies, comme l'Union européenne et le Royaume-Uni. Voilà l'une des façons dont nous faisons du Canada un chef de file mondial.

● (1620)

Le gouvernement s'attaque également à l'un des principaux obstacles à l'achat de véhicules électriques, c'est-à-dire leur disponibilité limitée et les longs délais d'attente. Nous veillons à ce que les Canadiens aient accès aux véhicules dont ils ont besoin à mesure que le monde délaisse les combustibles fossiles. Les Canadiens seront maîtres de leur avenir, car nous faisons primer leurs intérêts en favorisant les solutions fabriquées au Canada et en promouvant ces solutions à l'étranger. Voilà pourquoi ils ont élu ce gouvernement libéral. Ils peuvent compter sur nous pour montrer la voie et faire passer leurs intérêts en premier.

Il y a une occasion économique à saisir. Les véhicules électriques gagnent rapidement du terrain, et nous devons saisir l'occasion qui s'offre à nous. Les Canadiens sont à la recherche de solutions financièrement avantageuses, et il est de notre devoir d'agir. Le prix des véhicules à essence, comme celui de l'essence, ne baissera pas et, comme nous savons qu'à long terme, les véhicules zéro émission sont plus économiques, nous investissons dans cette filière. Ces véhicules sont moins coûteux à alimenter, car l'électricité est beaucoup moins chère que l'essence. Ils coûtent aussi moins cher à entretenir, que l'on pense aux vidanges d'huile, au remplacement des pièces du moteur ou aux diverses réparations. Le prix des véhicules zéro émission baisse également à mesure que leur disponibilité augmente. L'augmentation de l'offre fait baisser les prix des véhicules électriques à batterie, des véhicules hybrides rechargeables et des batteries.

Travaux des subsides

Malgré ce qui peut se dire en face, les politiques climatiques n'ont pas pour but de priver les gens de leurs choix. Les politiques climatiques permettront aux Canadiens d'avoir accès aux véhicules qu'ils disent vouloir acheter. Nous devons être prêts à faire preuve de flexibilité, de concession, d'espoir, d'engagement, de vision et d'action. C'est exactement ce que nous essayons de faire, mais n'oublions pas le leadership. Gouverner, c'est faire preuve de leadership. C'est exactement ce que le nouveau gouvernement libéral a l'ambition de faire. Il faut faire des choix ambitieux lorsqu'il s'agit de bâtir une économie et de s'attaquer aux changements climatiques.

Nous savons tous que le monde évolue rapidement. Nous devons suivre le rythme et laisser le monde dans un meilleur état pour les prochaines générations. Des pays du monde entier prennent des décisions de ce genre. Des pays comme le nôtre, nos pairs, prennent les mesures qui s'imposent.

Les conservateurs sont nostalgiques d'une époque révolue et ils passent leur temps à vouloir nous faire reculer dans le temps. Nous devons bâtir un avenir meilleur, mais cette motion traduit exactement la manière de penser des conservateurs: souhaiter et espérer des choses qui ne se réaliseront pas.

Quand il s'agit d'examiner les possibilités d'investissements dans un pays, de déterminer dans quels secteurs le Canada et les Canadiens ont la possibilité d'être des chefs de file, les secteurs des véhicules électriques et de l'électrification font partie de ceux où le Canada fait des gains de façon continue et occupe un rôle de premier plan à l'échelle mondiale. C'est pour cela que nous attirons les investisseurs et que le gouvernement choisit d'investir dans ce secteur. Surtout, c'est la raison pour laquelle les Canadiens savent que ce secteur est un levier pour stimuler la croissance économique de leur pays et bâtir leur avenir.

Le choix est clair, et les Canadiens ont fait ce choix aux dernières élections. Ils ont choisi un gouvernement et des politiques qui comprennent qu'il est essentiel et urgent de trouver un équilibre entre les préoccupations actuelles des Canadiens des collectivités rurales et urbaines et la nécessité de bâtir une économie forte pour les générations à venir; d'investir dans des industries qui créeront de bons emplois à long terme; et de promouvoir l'innovation afin d'en commercialiser les résultats. C'est exactement ce que le secteur des véhicules électriques fait chaque jour.

Quant au choix des conservateurs, ils l'ont indiqué très clairement. Ils veulent tenter de revenir en arrière. Ce n'est pas possible. Ce qui est possible, c'est de bâtir pour l'avenir, et c'est exactement ce que nous tentons de faire.

La motion présentée aujourd'hui ne vise qu'une chose: induire les Canadiens en erreur en leur faisant croire que le gouvernement tente de les empêcher de choisir, ce que ce plan ne fait tout simplement pas. Il ne fait que reconnaître le désir de ce pays et des Canadiens d'investir dans des secteurs qui créeront de la croissance économique au Canada et de lutter contre la crise climatique urgente dont les Canadiens de tout le pays sont conscients.

Qu'il s'agisse des feux de forêt en Colombie-Britannique ou dans d'autres régions du pays, nous sommes directement témoins des répercussions des changements climatiques. Nous avons constaté qu'il était important de nous attaquer à cette question de front, et de la considérer comme une occasion de faire ce qui s'impose tout en favorisant la réussite économique du pays. Nous allons transformer les crises en possibilités pour les Canadiens afin de bâtir une économie forte et puissante tout en luttant contre la crise climatique.

• (1625)

Dave Epp (Chatham-Kent—Leamington, PCC): Monsieur le Président, c'est la première fois que c'est vous qui êtes au fauteuil lorsque je prends la parole et je voulais vous dire que le rôle vous sied bien.

Je veux féliciter le député d'en face de son discours passionné dont l'objectif était de montrer à quel point le gouvernement libéral sait mieux que les Canadiens ce que ces derniers doivent faire de leur avenir.

Le gouvernement a-t-il l'intention d'étendre cette obligation aux tracteurs? Je suis un agriculteur. Obligera-t-on également les gens à acheter des tracteurs électriques, peut-être même de l'équipement de construction électrique et, si ce n'est pas le cas, pourquoi pas?

Taleb Noormohamed: Monsieur le Président, le député sait bien que, de ce côté-ci de la Chambre, le gouvernement a fait des investissements sans précédent pour soutenir les agriculteurs et le secteur agricole et qu'il continue d'investir. En ce qui concerne la région du député, nous apprécions le travail qu'accomplissent les agriculteurs de sa circonscription et tous ceux qui conduisent des tracteurs et opèrent de la machinerie pour produire les aliments que nous consommons.

Nous continuons à soutenir les gens de ces secteurs et nous allons continuer de travailler fort avec eux pour nous assurer que, au fil du temps, ils peuvent produire de la nourriture de la façon la plus durable possible pour l'avenir.

[Français]

Jean-Denis Garon (Mirabel, BQ): Monsieur le Président, c'est une période de questions et de commentaires. Il n'y aura pas de question. Ce sera un commentaire. Il est rare que je fasse ça.

J'ai écouté le discours de mon collègue. Pour moi, c'est devenu clair. Les libéraux n'ont plus de boussole morale, plus d'idées, plus de valeurs et plus de principes. Il ne leur reste plus rien. Ils sont prêts à tout pour garder leur siège, leur gros salaire et leur pension. On en a eu une preuve aujourd'hui: abolition de la taxe sur le carbone, plus de politique sur le climat, projet de loi C-5, déni de la démocratie, faire passer des oléoducs sans études. Ajoutons-les aux violations de ce qui était censé être leurs principes.

Aujourd'hui, il y a une motion conservatrice à l'étude. Je suis en désaccord avec les conservateurs, mais eux, au moins, ils sont conséquents. Il y a une motion conservatrice sur les normes zéro émission et mon collègue libéral nous fait une leçon d'écologisme. Moi, je lui souhaite le meilleur dans sa carrière et dans sa vie personnelle, et je lui souhaite un jour d'être capable de se regarder dans le miroir et de réfléchir aux valeurs qu'il a voulu porter en politique, parce qu'elles sont difficiles à déceler aujourd'hui.

• (1630)

Taleb Noormohamed: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son commentaire très intéressant. Comme citoyen qui habite et représente une circonscription de la Colombie-Britannique, je peux dire que nous connaissons la réalité des changements climatiques. Nous connaissons la réalité de la crise climatique.

Pour moi, le choix a été clair lors de la dernière élection. Les Canadiens, et même les Québécois, ont fait le choix de la vision que nous avons présentée, où l'on peut bâtir une économie forte pour le pays, mais aussi où l'on peut bâtir pour faire face aux changements climatiques. Pour nous, les libéraux, il est important de faire les deux.

Les conservateurs pensent seulement à créer une économie en faisant n'importe quoi avec les changements climatiques. Nous, les libéraux, sommes là pour faire les deux batailles en même temps. Nous sommes là pour travailler pour les Canadiens et pour les Québécois.

[Traduction]

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, mon collègue pourrait-il parler de la possible croissance des emplois verts dans cette industrie dans les années à venir? C'est l'une des principales raisons pour lesquelles il est important que le gouvernement non seulement soutienne les emplois actuels, mais cherche également des moyens de stimuler la croissance de l'industrie au Canada.

Taleb Noormohamed: Monsieur le Président, comme je l'ai dit dans mon discours, nous avons ici l'occasion de réfléchir à l'orientation future de l'économie et aux moyens de nous assurer que le Canada et les industries canadiennes sont à la pointe du progrès. Comme le député l'a fait remarquer à juste titre, nous avons l'occasion de créer le type d'emplois qui permettront à nos jeunes de faire progresser l'utilisation des sciences et des technologies, des concepts qui sont peut-être étrangers à certains députés d'en face. L'idée est de jeter les bases qui soutiendront les types de carrières et d'industries sur lesquelles ce pays pourra compter pendant les générations à venir.

Harb Gill (Windsor-Ouest, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement présente toujours sa politique en matière de véhicules électriques comme une solution miracle pour lutter contre les changements climatiques, mais pour les fournisseurs et les travailleurs de Windsor, qui sont confrontés à des pertes d'emploi et à une augmentation des coûts, cette politique tient davantage de la dystopie.

Comment le gouvernement peut-il encore affirmer qu'il s'agit d'une transition équitable, alors que la réalité sur le terrain est tout autre?

Taleb Noormohamed: Monsieur le Président, à la place des conservateurs, je ferais un long examen de conscience pour comprendre pourquoi tous les syndicats de ce secteur ont tourné le dos à leur parti. Les conservateurs se foutent éperdument des travailleurs.

Des voix: Oh, oh!

Le vice-président adjoint (John Nater): À l'ordre. Je prierais le député de bien vouloir choisir ses mots judicieusement.

[Français]

Nous reprenons le débat. Je cède la parole au député de Louis-Saint-Laurent—Akiawenhrahk.

Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent—Akiawenhrahk, PCC): Monsieur le Président, je suis très heureux de participer à ce débat.

On sait que l'industrie automobile au Canada est importante. C'est un des éléments les plus forts de notre économie, et ce, depuis plus d'un siècle. Je sais que certains le savent, mais ça me fait plaisir d'informer tous les Canadiens qui nous écoutent: le 5 dé-

Travaux des subsides

cembre 1893, un Torontois, M. Frederick Fetherstonhaugh, a créé une voiture. C'était la deuxième voiture créée au Canada et cette voiture était électrique. C'est bien la preuve que notre pays et notre parti n'ont strictement rien contre les voitures électriques. Au contraire, ça fait partie de notre histoire. Encore faut-il le voir de façon positive et non pas de façon négative.

C'est pourquoi, aujourd'hui, nous sommes rassemblés à la Chambre pour parler d'une motion du Parti conservateur qui vise à abolir l'obligation de ne plus vendre des voitures à essence au Canada. Nous n'avons strictement rien contre les voitures électriques. Nous n'avons strictement rien contre les voitures à essence. Nous en avons contre les obligations.

• (1635)

[Traduction]

Le principal enjeu aujourd'hui concerne le plan du gouvernement libéral pour interdire la vente de voitures à essence au lieu de tout simplement leur laisser le choix.

[Français]

C'est sur ça que porte le débat aujourd'hui.

Je me permets d'affirmer tout de suite mon conflit d'intérêts. Depuis bientôt deux ans, je suis propriétaire d'une voiture 100 % électrique. Depuis bientôt deux ans, je fais donc le voyage Québec-Ottawa, soit presque 500 kilomètres, en voiture électrique. Je vais dire tout de suite que, la voiture que j'ai achetée, c'est une voiture d'occasion. Je n'ai donc eu aucune subvention. On est conservateur ou on ne l'est pas. J'ai installé aussi une borne. *It is no fancy charging station.* C'est une borne très simple. Je l'ai payée 455 \$ sans aucune subvention. On peut donc en effet rouler de façon électrique sans subvention. J'en suis la preuve vivante, pour ne pas dire la preuve roulante.

J'ai bien évalué mes besoins et je savais que ça me prenait un certain type de voiture électrique pour parcourir presque 500 kilomètres avec un seul arrêt, parce qu'il y a plusieurs chargeurs rapides sur mon chemin qui me permettent de faire cela. Chaque type de voiture a ses défis. Il n'y a pas de baguette magique dans tout ça. Il faut bien évaluer ses besoins. Il faut bien évaluer la facilité qu'on peut avoir avec une voiture électrique ou avec une voiture conventionnelle. Il faut laisser les gens faire leur choix. Je savais donc à quoi m'attendre. C'est là, l'élément clé de ce débat qu'a très bien résumé ma collègue d'Oshawa lorsqu'elle a pris la parole un peu plus tôt aujourd'hui. Une députée libérale avait demandé ceci:

[Traduction]

Un député libéral lui a demandé pourquoi elle s'opposait aux objectifs, et elle a répondu qu'il ne s'agissait pas d'objectifs, mais d'une obligation. Nous ne sommes pas contre le fait d'avoir un objectif; nous sommes contre le fait d'avoir une obligation. Nous ne voulons pas vivre dans un pays où le gouvernement choisit les gagnants et les perdants et impose des choix. Les gens devraient être libres de choisir le véhicule qu'ils conduisent en fonction de leurs besoins.

Travaux des subsides

[Français]

C'est pourquoi nous trouvons dommage que, dans l'approche du gouvernement, on mette l'un contre l'autre. On met la voiture conventionnelle contre la voiture électrique. Ce n'est pas comme ça qu'il faut voir ça. Il faut le voir comme étant des éléments qui font l'affaire de chacun et d'autres avec lesquels on n'est pas capable de faire affaire. Ce n'est pas fait pour tout le monde selon ses besoins quotidiens d'avoir accès à une voiture électrique. Dans certains cas, ça peut fonctionner. Dans d'autres cas, ça peut ne pas fonctionner. Il faut laisser la liberté de choix aux gens. C'est pourquoi, quand le gouvernement impose des choses, c'est le gouvernement qui crée la bataille, qui crée l'opposition et qui fait en sorte que les communautés ne sont pas associées aux choix de l'avenir. Quand on oblige les gens, ça crée de la tristesse dans les communautés, justement parce que c'est le gouvernement qui leur impose son choix.

Rappelons que, en janvier dernier, le gouvernement avait fait preuve d'une improvisation tout à fait désolante alors qu'il a littéralement saboté les programmes de subventions pour les acheteurs de voitures. Du jour au lendemain, on a mis un terme à ce programme, ce qui a fait en sorte que les concessionnaires automobiles étaient pris avec des dizaines, voire des centaines de demandes. J'ai reçu personnellement des appels de concessionnaires pour savoir ce qui s'était passé avec le gouvernement canadien durant la fin de semaine. C'était du sabotage et de l'improvisation, avec la signature du gouvernement libéral.

Quand on parle d'automobiles, on parle d'industrie. Rappelons que l'attrait pour les voitures électriques a vraiment commencé en 2008 alors que Tesla a mis sur le marché le fameux Roadster. En 2012, il y a eu la Model S et, quelques années plus tard, la Model 3. Cela a été tellement bien accueilli par la population que bien des gens, plutôt que d'acheter une voiture luxueuse, notamment les marques allemandes traditionnelles, ont préféré acheter une Tesla. Les gens trouvaient ça intéressant, bien que le système de recharge n'était pas très bien développé.

[Traduction]

À ce moment-là, tous les autres acteurs de l'industrie ont décidé de se tourner vers les véhicules électriques. Pourquoi? Les députés pensent-ils qu'ils l'ont fait parce qu'ils voulaient sauver la planète, ou voulaient-ils sauver leur propre portefeuille? Évidemment, ils voulaient sauver leur portefeuille parce qu'ils voyaient que beaucoup d'automobilistes étaient attirés par les voitures électriques.

[Français]

C'est pourquoi nous avons vu tous les grands manufacturiers investir des sommes colossales dans l'électrification de leurs voitures. Cela suivait le cours normal jusqu'à ce qu'arrive l'obligation de ne plus vendre de voitures à essence en 2035.

On voit des entreprises et des manufacturiers dire l'un après l'autre qu'il ne faut aller pas plus vite que la musique, qu'il faut le faire étape par étape. L'entreprise Volvo, qui s'était engagée à ne plus construire de voitures conventionnelles jusqu'en 2030, est revenue en arrière pour dire qu'elle allait laisser tomber cette obligation-là. Les constructeurs GM Canada et Ford Canada estiment que l'échéance de 2035 est trop sévère pour eux. Il faut donc écouter l'industrie tout en étant conscient qu'il y a d'autres joueurs qui peuvent venir dans l'arène des voitures électriques au Canada et qui pourraient aussi équilibrer le commerce.

Il faut prendre acte du fait que GM Canada et Ford Canada disent que l'échéance de 2035 n'a pas de bon sens et que Volvo a retiré son objectif de 2030. Elle est donc là, la distinction à faire entre la cible et l'obligation. En effet, une voiture électrique pose de grands défis, que ce soit en matière de production, de prix, d'autonomie, d'accès aux minéraux critiques, de nombre de bornes de recharge disponibles actuellement ou de quantité d'électricité nécessaire pour alimenter toutes ces voitures-là.

Comme on le sait, le Québec s'est fixé exactement les mêmes cibles. Cependant, un débat est en cours dans la province quant au maintien de l'interdiction de la vente de véhicules neufs à essence à compter de 2035. Des sondages ont été menés. Selon un sondage réalisé par la firme Synopsis, 54 % des gens se disent en désaccord. Ce pourcentage grimpe à 59 % selon un autre sondage mené par Pallas Data.

Le chef intérimaire du Parti libéral du Québec, Marc Tanguay, a notamment affirmé ceci: « Ce n'est pas seulement au gouvernement, dans sa tour d'ivoire de dire: la cible, c'est ça, il faut tout changer. Le gouvernement doit faire un état des lieux sur quel est le marché, quelle est la capacité de payer des citoyens et lui-même évaluer si sa cible est réaliste. » Le chef du Parti conservateur du Québec a lancé une pétition et a dit: « Je ne suis pas contre les véhicules électriques. Je conduis moi-même un véhicule hybride. » Il a néanmoins ajouté: « C'est irréaliste et ça serait irresponsable d'aller dans cette voie-là. »

Le député provincial Monsef Derraji, porte-parole libéral en matière de transports, a dit ceci: « Moi, je pense que oui, on va trop vite. [...] avant d'avoir un objectif réaliste, il faut faire un état des lieux. [...] continuer à avoir un objectif qui est irréaliste, c'est vendre du vent aux gens. Ce qu'on dit aujourd'hui: Il faut être réaliste. » Il y a aussi le ministre de l'Environnement du Québec, Benoît Charette, qui a affirmé: on l'a dit depuis le départ, on n'est pas dogmatique. Si on se rend compte avec les années que le marché n'est pas prêt, on va s'ajuster.

Il est vrai que c'est au Québec qu'il y a le plus de voitures électriques au Canada. La moitié des voitures électriques au Canada sont au Québec. Le parc des voitures électriques, c'est 25 % du parc des automobiles au Québec. On voit qu'il y a un appétit, mais il y a un débat sur l'obligation. Cela a notamment amené le chef d'antenne Pierre-Olivier Zappa à exprimer son point de vue dans une chronique récente, parce qu'il a lui-même acheté une voiture électrique. Il a dit: « Sur papier, c'était parfait. Mais dans la vraie vie? C'est une autre histoire. » Il a parlé des problèmes d'accès aux bornes rapides, de l'impact de l'hiver, des frais d'assurance, et ainsi de suite. Il a dit que c'était « une cible calquée sur la Californie », que même les Américains commencent à mettre de côté, que le virage était trop abrupt, que l'urgence était d'avoir un virage réaliste. C'est d'ailleurs ce que l'on entend de plus en plus.

Nous sommes en faveur du choix des gens. Nous ne sommes pas contre les voitures électriques ni contre les voitures à essence. Nous sommes pour que les deux puissent cohabiter correctement, et non pas l'une contre l'autre. On ne doit pas insulter les gens qui optent pour une voiture ou pour une autre. Laissons les gens faire le choix. Le marché peut se décider par lui-même.

Travaux des subsides

• (1640)

[Traduction]

En tant que conservateur, j'ai acheté une voiture électrique d'occasion sans bénéficier d'une subvention. Je suis satisfait de mon véhicule, et il correspond à mes besoins. C'est très bien. Par contre, je n'aurais jamais l'idée d'imposer mes choix personnels aux autres. Je tiens d'ailleurs à dire que oui, c'est tout à fait possible pour un conservateur de conduire une voiture électrique.

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, il est intéressant de noter que la Norvège est pratiquement le chef de file mondial en matière de véhicules électriques. Je crois que les véhicules électriques y représentent aujourd'hui plus de 90 % des ventes et qu'elle espère atteindre les 100 %, si ce n'est pas déjà fait. Je ne suis pas certain de ce chiffre, mais il ne fait aucun doute que sans l'engagement du gouvernement, ce résultat n'aurait jamais pu être atteint.

Le député d'en face pense-t-il que la Norvège, en tant que société, a bien fait de se donner des objectifs et des obligations pour y arriver? Elle est aujourd'hui en tête du peloton mondial.

Gérard Deltell: Monsieur le Président, il n'y a pas de solution miracle. Tout doit se faire étape par étape, avec confiance et expérience. Ce moyen de transport a ses inconvénients; la voiture électrique convient à certaines personnes, mais pas à d'autres. Cela dit, l'imposer à la population est la pire des solutions.

Le gouvernement ne doit rien imposer à la population. Les gens font leurs propres choix en fonction de ce qu'ils veulent, de leurs besoins courants et de l'usage que leur famille veut faire de la voiture. Le pire moyen de convaincre les gens d'adopter la voiture électrique est de leur imposer ce choix.

[Français]

Maxime Blanchette-Joncas (Rimouski—La Matapédia, BQ): Monsieur le Président, les conservateurs sont favorables à la liberté de choix, mais à géométrie variable. Quand les scientifiques choisissent le climat, ils les musellent. Quand la population veut des services publics, ils sabrent le financement de ces services publics. Quand le Québec veut choisir l'électrification des transports, notamment au moyen des véhicules électriques, ils s'y opposent au nom de la liberté de choix.

On dirait que les conservateurs prônent la liberté de choix seulement quand ça fait leur affaire et que cela correspond à leur propre idéologie. J'aimerais que mon collègue m'explique aujourd'hui s'il va respecter le choix collectif du Québec d'entamer une transition énergétique et d'aller vers les véhicules électriques.

• (1645)

Gérard Deltell: Monsieur le Président, comme mon collègue le sait très bien, il y a un débat qui a cours actuellement au Québec sur l'obligation de ne plus vendre de voitures conventionnelles à partir de 2035. J'ai cité les propos de quelques politiciens qui sont quand même de très haut niveau et qui émettent des doutes sur cette question. Leur approche est tout à fait pragmatique, et non pas dogmatique.

Je tiens à dire au député que, ce matin, son collègue de Jonquière n'a pas brillé de tous ses feux. Il a qualifié de Pierre-Olivier Zappa de caricatural parce qu'il a une voiture électrique depuis plus d'un an et qu'il a été confronté à certains défis. Il a dit que, malheureusement, il abandonnait la voiture électrique. C'était sa perspective

personnelle à la suite de son expérience. Le député bloquiste de Jonquière a dit que c'était caricatural. C'est très décevant.

Joël Godin (Portneuf—Jacques-Cartier, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais remercier mon collègue de Louis-Saint-Laurent—Akiawenhrahk, qui a fait un excellent discours. Je suis obligé de faire amende honorable. Je n'ai pas une voiture électrique, mais je n'ai pas une voiture à essence non plus. J'ai une voiture hybride et je suis un conservateur.

Maintenant, j'aimerais que mon collègue nous parle des répercussions sur le consommateur. On parle d'un coût additionnel de 20 000 \$. Est-ce que mon collègue peut nous parler du fait que la facture est encore transmise au consommateur? Dans le contexte économique actuel, je pense que nos amis d'en face manquent de cœur.

Gérard Deltell: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Portneuf—Jacques-Cartier de sa question, qui est tout à fait pertinente. Il a à cœur l'avenir de la planète et il a à cœur la mobilité des transports hybrides. Ça ne fait pas seulement deux jours qu'il a ce type de voiture.

En effet, lorsqu'on impose des normes ou des amendes ou qu'on impose une taxe supplémentaire de 20 000 \$, est-ce qu'on pense que c'est GM ou Ford qui vont payer? Non, GM, Ford et les autres vont envoyer la facture aux acheteurs.

Ce n'est pas en pénalisant les gens qu'on va les convaincre. Ce n'est pas en tirant sur une fleur qu'elle va pousser plus vite. Si les gens veulent une voiture électrique, ils auront le choix d'en avoir une. Si ça ne répond pas à leurs besoins, ils pourront faire autre chose. Si un jour ça arrive, ce sera tant mieux pour eux et ce sera tant mieux pour tout le monde.

[Traduction]

Branden Leslie (Portage—Lisgar, CPC): Monsieur le Président, c'est toujours un honneur de prendre la parole à la Chambre. Je tiens d'abord à dire que je partagerai mon temps de parole avec le brillant chef de l'opposition à la Chambre des communes, le député de Regina—Qu'Appelle.

Je commencerai par dire ceci. Cela surprendra peut-être certains de mes collègues, du moins ceux de l'autre côté de la Chambre. Je ne suis pas contre les véhicules électriques. Si quelqu'un veut en acheter un, qu'il le fasse, mais ce à quoi je m'oppose, c'est le plan du gouvernement libéral qui interdirait les véhicules à essence d'ici 2035.

Dans un pays libre, avec un marché libre, les Canadiens devraient être libres de choisir le véhicule qu'ils conduisent, entre autres choses. Il ne s'agit pas d'une idée radicale. C'est une simple question de choix. Si quelqu'un veut dépenser son argent durement gagné pour acheter un véhicule électrique, c'est son droit. J'espère que ce véhicule répondra à ses besoins. C'est son affaire. Ce n'est pas l'affaire du gouvernement. Cela ne devrait jamais devenir l'affaire du gouvernement fédéral. Malheureusement, sous l'ancien et le nouveau gouvernement fédéral libéral, ça l'est devenu.

Travaux des subsides

Ce n'est pas une politique environnementale. C'est de l'élitisme. Au bout du compte, ce sont les Canadiens qui en paieront le prix. Les Canadiens ne sont pas stupides. Ils savent quel type de véhicule leur convient. Ils comparent les prix et les options. Ils savent ce qui répondra à leurs besoins et à ceux de leur famille. Ils n'ont pas besoin de leçons de la part de politiciens dont la seule expérience en matière de véhicules se limite à s'installer sur la banquette arrière d'une de ces voitures noires fournies par le gouvernement, comme la ministre des Transports ou le ministre de l'Identité et de la Culture canadiennes, qui ont admis ne même pas posséder de véhicule.

Qu'il s'agisse d'une camionnette, d'un véhicule utilitaire sport, d'une fourgonnette ou d'une voiture compacte, les Canadiens choisissent d'acheter ces produits en fonction de leurs propres réalités, et non en fonction d'une idéologie.

Parlons d'abord du coût total de cette initiative. Quelqu'un de l'autre côté de la Chambre s'est-il penché sur les prix de certains de ces véhicules? Même avec les remboursements fédéraux, qui, soyons honnêtes, n'étaient qu'une solution de fortune, les véhicules électriques coûtent cher. Ce sont des véhicules coûteux. Lorsque les remboursements ont pris fin, les ventes ont chuté.

Un véhicule électrique peut coûter 50 000 \$, 60 000 \$, 70 000 \$ ou même plus de 100 000 \$, et il faut en plus payer la taxe de luxe punitive des libéraux. Les gens vont payer encore plus cher pour ces véhicules. Évidemment, il y a aussi des coûts supplémentaires pour l'installation de la borne de recharge à domicile. Cela coûtera des milliers de dollars, si on suppose que la maison a le panneau électrique et la capacité d'alimentation nécessaires.

Il y a beaucoup de maisons où la capacité est de 60 ou de 100 ampères. Une borne de recharge de niveau 2 peut nécessiter jusqu'à 50 ampères. Si on ajoute à cela la climatisation, le réservoir à eau chaude, le lave-vaisselle, l'éclairage et d'autres choses qui font tout simplement partie de notre vie quotidienne, dans bien des cas, le panneau électrique ne peut pas supporter tout cela. Par conséquent, il faudrait augmenter l'ampérage de nos maisons.

Nous pouvons parler des transformateurs que nous voyons dans nos rues et qui servent à alimenter nos maisons. Chacun des transformateurs fixés aux poteaux permet généralement d'alimenter environ 5 à 10 maisons, selon les capacités électriques traditionnelles. Quand tout le monde commencera à recharger son véhicule électrique la nuit, ces transformateurs pourraient ne pas être en mesure de gérer la charge supplémentaire par maison. Ils devront être mis à niveau par le fournisseur d'électricité local, ce qui coûtera des milliers de dollars pour chaque transformateur. Évidemment, il se pourrait alors que l'on doive installer des fils de plus gros calibre et de meilleurs disjoncteurs dans tout le réseau du quartier, ce qui coûterait des milliards de dollars si on apportait ces modifications dans les collectivités de tout le pays.

Qui va payer pour tout cela? D'abord, ce serait tous ceux qui paient une facture d'électricité. Ensuite, ce serait les contribuables. Or, ce sont les mêmes personnes.

Pendant ce temps, l'endettement des ménages atteint des sommets historiques. Les prêts hypothécaires augmentent et mettent à rude épreuve les budgets de bien des Canadiens. Les factures d'épicerie augmentent chaque semaine. Après avoir payé 150 \$, on se demande ce qu'on rapporte à la maison et combien de jours cela va durer. Pourtant, les libéraux pensent que c'est encore le temps de se concentrer là-dessus, d'exiger et d'obliger la présence immédiate

d'un véhicule électrique dans chaque garage ou devant chaque maison ou immeuble d'habitation.

Les gens n'en ont pas les moyens. Il est facile d'imposer une telle mesure quand on gagne des centaines de milliers de dollars par année, mais essayons un peu de dire cela aux familles que je représente, aux gens qui ont déjà pris un deuxième emploi alors qu'ils pensaient que le premier convenait. Un soudeur gagne un assez bon salaire. Or, il a dû trouver un deuxième emploi simplement pour arriver à joindre les deux bouts et améliorer un peu la vie de ses enfants.

• (1650)

Je me dois d'attirer votre attention sur les infrastructures ou, surtout, sur l'absence d'infrastructures. Dans les régions rurales du Canada, il y a peu d'options pour recharger les véhicules électriques. Certaines de nos petites collectivités ont des stations de recharge, mais, franchement, elles sont souvent vides. Il n'y a pas de bornes de recharge à tous les coins de rue. Dans plusieurs secteurs de ma circonscription, la majorité de mes concitoyens attendent encore des services fiables pour leur téléphone cellulaire. Mes concitoyens n'attendent pas qu'une borne de recharge de véhicule électrique soit installée sur la route de gravier. Dans l'éventualité où ces bornes de recharge existaient, qu'en serait-il de la capacité requise pour répondre aux besoins en électricité?

Dans ma province, Manitoba Hydro a déjà annoncé qu'elle n'a pas la capacité de produire suffisamment d'énergie pour de nouveaux projets de grande envergure dans notre province et, pire encore, pour continuer de satisfaire à la demande actuelle d'ici les cinq prochaines années. Manitoba Hydro estime qu'il faudrait investir environ 1 milliard de dollars en nouvelles dépenses pour tenter de répondre à cette demande accrue au cours des 10 ou 20 prochaines années. Voici où le bât blesse: pour y arriver, l'entreprise envisage d'utiliser deux nouvelles turbines à combustion de carburant. Cela ne s'invente pas. C'est la réalité. Le gouvernement libéral fonce tête baissée sans tenir compte des exigences en matière de production d'énergie.

Si on parle de gros bon sens, l'une des choses que le gouvernement libéral a oubliées, c'est l'hiver canadien. Je viens des Prairies et je peux assurer à la Chambre que l'hiver n'est pas seulement une saison: c'est un test d'endurance. Nous avons peut-être une pause en mars, mais la saison est longue. Il faut faire preuve d'endurance quand il fait régulièrement -20 degrés Celsius, quand il fait -30 degrés Celsius pendant des semaines et quand le vent glacial souffle sur toutes les rues et toutes les routes. Dans ces conditions, les véhicules électriques ne fonctionnent pas comme on le prétendait et comme ils étaient censés le faire. L'autonomie de la batterie dégringole, la recharge est plus lente, l'utilisation de la chaufferette ou du désembueur vide la batterie, et, soudainement, le véhicule électrique devient un risque quand quelqu'un est coincé au beau milieu d'une route de gravier par une nuit sombre, en pleine tempête.

Qu'on me pardonne d'être un peu sceptique quand le gouvernement, qui est incapable de présenter un budget, me dit qu'il a élaboré avec soin ce plan d'infrastructures et ces exigences relatives aux véhicules électriques. Il n'arrive même pas à planter des arbres correctement. Les députés se souviennent-ils des 2 milliards d'arbres que le gouvernement était censé planter? Il n'arrive même pas à le faire correctement, alors ne parlons même pas de mettre en place un réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques dans tout le pays.

Je crois en l'innovation. Je crois en la technologie. Je crois en de saines politiques environnementales. Cependant, je crois aussi en la liberté, une valeur que le gouvernement libéral semble avoir oubliée. Je crois aussi au bon sens, une faculté que le gouvernement libéral est encore loin de maîtriser.

Si les véhicules électriques sont l'avenir, ce qui est peut-être le cas, ils s'imposeront sans que le gouvernement les rende obligatoires. Ils pourront conquérir le marché en faisant concurrence aux autres véhicules sur le plan du coût, du rendement et de la fiabilité. L'innovation fonctionne ainsi: elle s'impose d'elle-même, librement, et non par la force.

Les libéraux ne semblent pas croire en la liberté. Ils croient au contrôle et à une économie dirigiste. Cette obligation relative aux véhicules électriques ne vise pas à aider l'environnement. Elle cherche à étendre le pouvoir du gouvernement à d'autres aspects de nos vies. Je ne saurais dire à quelles fins, mais je n'y vois pas autre chose. Pire encore, elle fait fi d'une vérité toute simple, soit que le Canada est un pays diversifié. Ce n'est pas un petit pays. Il n'y a pas qu'un seul climat ou une seule topographie. Contrairement à ce que souhaiterait le gouvernement, il n'y a pas non plus qu'une seule tranche de revenus. C'est un vaste pays, un pays de routes de gravier et d'autoroutes achalandées, d'agriculteurs et de navetteurs, de camionneurs et de gens de métier.

Je tiens à être très claire. Je suis convaincue que les Canadiens sont capables de prendre leurs propres décisions. Les libéraux semblent penser autrement. Ils font confiance aux lobbyistes, à leurs amis des entreprises de technologies vertes en démarrage qui font la queue pour obtenir des subventions pour des programmes comme celui-ci, et aux groupes de réflexion de gauche, qui regorgent de personnes toujours prêtes à trouver des moyens de rendre la vie des gens un peu plus difficile et coûteuse.

Je fais confiance à l'agriculteur de Morris ou Rosenort, à l'électricien de Portage, à l'infirmière de Morton, au camionneur de Winkler et à la mère de famille d'Altona, qui doit payer ses courses et son loyer tout en essayant d'inscrire ses enfants au hockey ou à des cours de musique. Je me battrais pour leur permettre de conduire le véhicule qu'ils jugent le mieux adapté à leurs besoins et à ceux de leur famille, et non celui que quelqu'un du centre-ville de Toronto estime qu'ils devraient conduire. C'est tout simplement ridicule. C'est inabordable. C'est déconnecté de la réalité. Si les libéraux ne m'écoutent pas, je pense que les Canadiens leur feront clairement comprendre leur mécontentement lorsqu'on leur retirera leur pouvoir de décision. Je ne pense pas que les Canadiens soient conscients qu'on s'apprête à leur imposer cette obligation.

Laissons les véhicules électriques prendre de l'essor ou sombrer dans l'oubli en fonction de leur mérite, et non en fonction de ce que dicte le gouvernement. Cessons de prétendre que cette mesure vise à sauver la planète, car ce n'est pas le cas. Ce sont simplement des activistes qui veulent dicter comment nous devrions vivre notre vie, quel véhicule nous devrions nous procurer, quel mode de transport nous devrions adopter et quel degré de privilège nous devons avoir pour pouvoir nous le payer.

J'aurais cru que les libéraux auraient appris leur leçon après la taxe sur le carbone, mais ils semblent déterminés à poursuivre dans la même veine, c'est-à-dire à forcer les Canadiens à choisir entre payer le loyer, le chauffage ou l'essence. Bref, ils imposent leur idéologie, même si elle fait grimper le coût de la vie.

Travaux des subsides

• (1655)

Mettons fin à cette folie. Cessons de punir les travailleurs qui font rouler l'économie. Appuyons cette motion.

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je ne peux m'empêcher de penser au mot « liberté », car je crois que tous les députés qui ont pris la parole en ont parlé en long et en large. J'essaie d'imaginer Pierre Poilievre maire d'Edmonton dans les années 1920, en compagnie de certains de ses amis du caucus conservateur, à l'époque des calèches tirées par des chevaux. Imaginons-les en train de crier: « Nous voulons la liberté. Il faut permettre aux gens de continuer à utiliser des calèches tirées par des chevaux. Pensons à l'industrie que cela représente. Liberté. » C'est ce qu'ils soutiendraient.

Pour en rester au thème de la liberté, sachant que les provinces ont adopté des lois rendant obligatoire le port de la ceinture de sécurité, le député d'en face s'oppose-t-il à ces lois?

Branden Leslie: Monsieur le Président, les calèches existent encore. Si quelqu'un veut s'en servir, il peut toujours le faire. C'est la beauté de la liberté. Nous ne croyons pas qu'il faille imposer nos croyances à tout le monde. Il n'en tient qu'aux libéraux, et j'espère qu'ils apprendront des Canadiens, parce que ce n'est pas ce que les gens veulent. Si quelqu'un veut utiliser un chariot pour se déplacer sur la route de gravier où j'ai grandi, il peut le faire. Cela ne pose pas de problème, mais le gouvernement ne peut pas les obliger à se promener en chariot. C'est cela, la liberté, et je la défendrai sans relâche.

[Français]

Mario Beaulieu (La Pointe-de-l'Île, BQ): Monsieur le Président, on sait que 25 % des émissions de gaz à effet de serre sont attribuables aux transports et que 30 % des émissions de gaz à effet de serre sont attribuables à l'exploitation pétrolière ou minière.

Est-ce que mon collègue croit que les changements climatiques sont une réalité et qu'il faut réduire les émissions de gaz à effet de serre? Si c'est le cas, comment ferait-il pour réduire ces émissions?

[Traduction]

Branden Leslie (Portage—Lisgar, PCC): Monsieur le Président, je défendrai toujours le droit des personnes que je représente de chauffer leur maison et de se déplacer dans un véhicule de leur choix avec un peu de chauffage. Ce député essaie peut-être de détourner notre attention de la motion dont nous discutons aujourd'hui, mais la question est simple. Le gouvernement devrait-il imposer la fin de la distribution et de la vente des véhicules à essence et contrôler tous les aspects de notre vie, y compris la façon dont nous nous déplaçons? Ma position est très claire à ce sujet. Le député devrait se ranger de notre côté.

• (1700)

Todd Doherty (Cariboo—Prince George, PCC): Monsieur le Président, je voudrais demander au député s'il se souvient si les libéraux ont réellement fait campagne en promettant la carboneutralité ou s'ils ont fait campagne en promettant de dicter aux Canadiens le type de véhicule qu'ils devraient posséder ou acheter.

Travaux des subsides

Branden Leslie: Monsieur le Président, je ne me souviens pas d'avoir entendu le candidat libéral dans ma circonscription déclarer ouvertement que les gens devront bientôt tous se procurer un véhicule électrique. Je ne me souviens pas que la question ait été abordée. La réalité, c'est que si l'un de mes concitoyens souhaite s'acheter un véhicule électrique, peu m'importe. En fait, je trouve cela formidable, et j'espère que ce type de véhicule leur convient. Si quelqu'un veut parader en voiture au centre-ville, je n'y vois aucun problème.

L'important, c'est que le gouvernement n'a pas à dicter aux Canadiens leurs choix en matière de consommation; laissons plutôt le marché décider. Peut-être qu'un jour nous posséderons tous un véhicule électrique, ou peut-être pas. Une chose est certaine: le gouvernement n'a pas à nous imposer ses choix.

Le vice-président adjoint (John Nater): 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: le député de Calgary-Centre, Les finances; le député de Kamloops-Shuswap-Central Rockies, Les finances; la députée de Cloverdale-Langley City, Le logement.

L'hon. Andrew Scheer (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, c'est un honneur pour moi de prendre la parole au nom de tous mes concitoyens de Regina—Qu'Appelle, voire au nom de tous les habitants de la Saskatchewan et, j'ose le dire, du Canada tout entier, qui souhaitent continuer à avoir le choix d'acheter le véhicule qui répond à leurs besoins à un prix abordable. C'est là tout l'objet de la motion d'aujourd'hui. Permettez-moi de la lire pour eux, car il est important que les téléspectateurs comprennent ce que fait le gouvernement. La motion va comme suit:

Que, étant donné que le gouvernement libéral interdit la vente de véhicules à essence, ce qui obligera les Canadiens à acheter des véhicules électriques, et que ce mandat fera augmenter le coût des véhicules de 20 000 \$, afin de permettre aux Canadiens de choisir le véhicule qui répond à leurs besoins à un prix abordable, la Chambre demande au gouvernement libéral de mettre fin immédiatement à son interdiction des véhicules à essence.

J'ai entendu le gouvernement proférer un très grand nombre d'absurdités aujourd'hui. Les libéraux présentent cette mesure comme une occasion pour les Canadiens de faire quelque chose, mais ils interdisent toute une catégorie de véhicules que les Canadiens aiment acheter et conduire, comme ils l'ont démontré au cours des dernières années. Je demanderais aux députés de se rappeler le moment où ils ont acheté leur premier véhicule. J'imagine que pour bon nombre de Canadiens, il s'agissait d'un moment spécial. Je connais des gens qui ont travaillé avec acharnement pendant tout l'été qui a suivi leur dernière année d'études secondaires. Ils ont économisé et, le jour de la rentrée, lorsqu'ils sont retournés à l'école, ils ont été en mesure d'acheter leur première voiture et d'aller chercher leurs amis pour les conduire à l'école. Ils ont été en mesure de le faire parce qu'à l'époque, une voiture d'occasion était abordable.

Maintenant, à cause des politiques inflationnistes des libéraux et à cause de mesures comme cette interdiction visant les véhicules à essence, le coût des voitures est en train d'exploser. Selon AutoTrader, le prix moyen d'une voiture neuve s'élève aujourd'hui à 67 000 \$, et celui d'une voiture d'occasion, à plus de 38 000 \$. Après 10 années sous la gouverne d'un gouvernement libéral fatigué, non seulement le coût du logement est devenu hors de la portée des travailleurs canadiens, mais le coût associé à la possession d'une voiture est devenu une dépense que de plus en plus de travailleurs canadiens ne peuvent tout simplement pas se permettre. En fait, le prix d'une voiture d'occasion équivaut aujourd'hui à peu

près à la valeur d'une mise de fonds pour une nouvelle maison. C'est tout simplement ahurissant.

J'ai été stupéfait l'autre jour. Nous voulons acheter un nouveau véhicule d'occasion. Il y a un conducteur de plus dans la famille cette année, et j'ai commencé à faire des recherches en ligne. Je m'attendais à trouver quelque chose de l'ordre de 10 000 \$ à 15 000 \$ pour ma fille. Dans ma tête, je me disais que je pourrais peut-être acheter un véhicule avec un peu moins de 100 000 kilomètres pour 14 000 \$ ou 15 000 \$. Voici ce que j'ai trouvé sur Used.ca, à Regina: un Jeep Wrangler de 2018 avec 123 000 kilomètres au compteur. Combien cela coûtait-il, selon les députés? En me fiant au prix d'achat de mon dernier véhicule, je me disais que cela pourrait coûter 15 000 \$ ou 16 000 \$. En fait, on demandait 28 000 \$ pour une voiture vieille de 7 ans qui avait déjà roulé 120 000 kilomètres.

Auparavant, une telle chose ne se serait jamais produite au Canada. Beaucoup de Canadiens pouvaient compter sur le fait de travailler fort pour se payer un véhicule. Cependant, le gouvernement libéral, ce groupe d'élites à Ottawa qui a toujours raison, aime regarder les Canadiens de haut et leur dicter ce qu'ils doivent faire pour être de bons citoyens. Ce faisant, les libéraux anéantissent les choix des consommateurs. Ils ont tous quelque chose en commun: ils ont tous tendance à ne pas avoir à subir les conséquences de leurs décisions. Les libéraux ont tous ce besoin insensé de contrôler les gens en leur dictant la façon de vivre leur vie. Ils ont tous les moyens de s'acheter un véhicule électrique, mais de nombreux travailleurs canadiens ne le peuvent pas ou ne le veulent tout simplement pas.

Mon collègue du Manitoba a parlé de la façon dont le libre marché s'est adapté pour produire le genre de véhicules que les gens veulent acheter. L'industrie automobile est cruellement concurrentielle. Chaque année, les constructeurs automobiles dépensent des millions de dollars pour tenter de déterminer exactement ce que les consommateurs veulent acheter. Ils offrent ensuite leurs véhicules aux consommateurs, et si les Canadiens achètent un modèle et pas l'autre, les constructeurs automobiles doivent refaire leurs devoirs pour trouver une solution. Ils doivent répondre aux besoins du marché.

Quand le gouvernement arrive avec ses mesures draconiennes en disant qu'il va retirer toute une catégorie de véhicules du marché, il perturbe non seulement le marché et fait grimper les coûts, mais il fait aussi disparaître des emplois.

● (1705)

Examinons les répercussions de l'interdiction imposée par les libéraux sur les voitures et les camions préférés des Canadiens. Elle entraînera la perte de près de 40 000 emplois. Ce chiffre ne provient pas de mes recherches, mais d'une analyse indépendante qui s'est penchée sur la façon dont le coût de ces véhicules entraînera des pertes d'emplois. Un nouveau rapport indique qu'en raison de l'incapacité des libéraux à conclure un accord sur les droits de douane injustifiés imposés par les États-Unis sur les automobiles, 50 000 autres emplois pourraient être perdus. Non seulement le Canada doit composer avec les politiques désastreuses du gouvernement américain, mais le secteur automobile doit également faire face aux politiques désastreuses du gouvernement libéral d'ici. Il s'agit là d'un double coup dur qui est injuste pour les consommateurs et les travailleurs de l'automobile.

Il y a 128 000 travailleurs de l'automobile au Canada. Les États-Unis n'ont pas d'exigences visant à interdire les véhicules traditionnels fonctionnant à l'essence et au diésel. Cette politique insensée qui consiste à dicter aux Canadiens le type de véhicule qu'ils doivent acheter et conduire va faire gagner encore plus d'emplois à l'économie de Donald Trump. Je ne comprends pas pourquoi les libéraux continuent de trouver des moyens de punir l'industrie canadienne et les consommateurs d'ici en poussant les emplois et les investissements vers les États-Unis. Cela fait partie intégrante de leur ADN. Les Canadiens ne toléreront pas qu'on leur interdise d'acheter leur voiture ou leur camion préféré.

On a dit à de nombreuses reprises que cette mesure est nécessaire pour atteindre nos objectifs de lutte contre les changements climatiques. Examinons rapidement à quoi cela ressemble exactement. Selon les documents que le gouvernement a lui-même préparés, l'interdiction permettra de réduire les émissions d'environ 362 mégatonnes entre 2024 et 2050, soit en 26 ans. Ce chiffre équivaut à un peu moins de 14 mégatonnes par année. Pour mettre les choses en perspective, les émissions de gaz à effet de serre de la Chine s'élevaient à 15 797 mégatonnes en 2024. En supposant que les émissions de la Chine restent stables et n'augmentent pas du tout, la réduction des émissions obtenue par le Canada grâce à l'interdiction visant les voitures, les camions et les minifourgonnettes préférés des consommateurs représenterait 0,08 % des émissions chinoises.

Nous allons paralyser le secteur de la fabrication automobile et priver les Canadiens de la possibilité d'acheter une voiture, un camion ou une minifourgonnette qui répond à leurs besoins à un prix abordable, alors que la Chine continue d'émettre de plus en plus de gaz à effet de serre chaque année. Ce sont les Canadiens qui pâtiront. Nous allons tolérer le manque de choix et l'incapacité de répondre à nos besoins comme nous l'entendons, et cela n'aura absolument aucune incidence sur les émissions mondiales.

Le comble, c'est que le Canada aurait pu contribuer à réduire ces émissions mondiales en exportant davantage de gaz naturel liquéfié, notre ressource naturelle propre et éthique, afin d'aider d'autres pays à se passer de l'électricité produite à partir de charbon. Non seulement le gouvernement refuse que nos alliés achètent cette énergie propre et éthique, mais il punit les Canadiens en leur retirant le droit de choisir le type de véhicule qu'ils veulent acheter.

Je voudrais conclure mon intervention par quelques déclarations.

Tout d'abord, je partage l'avis de tous mes collègues qui, aujourd'hui, ont dit craindre que les Canadiens ne soient pas au courant de ce qui se prépare. Cette stratégie que nous observons est typique des membres de la gauche radicale. Ils fixent un horizon qui est juste assez éloigné pour qu'ils ne soient plus là à l'heure de rendre des comptes, mais qui est assez près pour qu'on ait l'impression qu'ils agissent concrètement. Ils dissimulent ce genre de choses dans de grands programmes. Les conservateurs insistent sur ce point aujourd'hui, car cette interdiction a déjà une incidence sur le marché. Elle fait déjà grimper les coûts, et la situation ne fera qu'empirer.

Pour terminer, j'aimerais vous livrer l'une de mes citations préférées. C'est une citation de C.S. Lewis qui me vient à l'esprit quand je pense aux excès d'ingérence du gouvernement libéral:

De toutes les tyrannies, celle exercée sincèrement pour le bien de ses victimes est peut-être la plus oppressive. Il vaudrait mieux vivre sous la coupe de capitalistes exploités que d'agents moraux omnipotents. La cruauté du capitaliste exploitateur peut parfois s'endormir, sa cupidité peut à un moment donné être rassasiée; mais

Travaux des subsides

ceux qui nous tourmentent pour notre propre bien nous tourmenteront sans fin, car ils le font avec l'approbation de leur conscience.

Le gouvernement devrait cesser de tourmenter les Canadiens et leur rendre la liberté d'acheter la voiture, le camion ou la minifourgonnette de leur choix.

• (1710)

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, j'ai un conseil à donner au chef de l'opposition. J'ai rapidement cherché sur Google une Jeep Wrangler 2018. Elle a 77 000 kilomètres au compteur et elle est offerte à 21 000 \$. C'est plusieurs milliers de dollars de moins que ce qu'il avance. Mon collègue aurait peut-être avantage à faire quelques recherches.

En fin de compte, la question est de savoir comment nous pouvons utiliser la technologie et faire progresser l'ensemble du secteur, ce qui créera des milliers d'emplois verts. Nous avons vu cela avec les investissements réalisés par le gouvernement précédent. Le chef de l'opposition ne reconnaît-il pas que les possibilités d'emploi qui découleront de cette orientation sont immenses et que tous les Canadiens en bénéficieront?

L'hon. Andrew Scheer: Monsieur le Président, si le député libéral souhaite continuer de prétendre que le prix des véhicules n'est pas en augmentation, alors je suis prêt à jouer le jeu. Je suis même prêt à faire du porte-à-porte avec lui, et il pourra dire à chaque famille que les voitures ne coûtent pas de plus en plus cher.

Nous sommes tous conscients que l'achat d'un véhicule est de plus en plus hors de la portée des travailleurs canadiens, qui avaient pourtant les moyens de s'en procurer un auparavant.

Toutes les questions liées à la technologie et aux investissements ne sont pas l'objet de la présente motion. Le plan des libéraux n'est ni d'investir dans les nouvelles technologies, ni d'améliorer le réseau électrique, ni d'offrir davantage d'options aux Canadiens. Le plan des libéraux est d'interdire toute une catégorie de véhicules à laquelle tant d'automobilistes sont attachés. Les conservateurs, eux, continueront de se battre pour que les Canadiens puissent acheter le véhicule de leur choix.

[Français]

Maxime Blanchette-Joncas (Rimouski—La Matapédia, BQ): Monsieur le Président, nous avons bien entendu la rhétorique conservatrice typique. Je ne fais pas de recyclage parce que mon voisin n'en fait pas. C'est ce que mon collègue vient de dire.

Il faudrait mettre tout sur pause parce que la Chine pollue plus que nous. Quelle désresponsabilisation et quel cynisme profond. On souhaite ne rien faire pour lutter contre les changements climatiques sous prétexte que d'autres font pire que nous.

La seule question que j'ai pour mon collègue est la suivante. Le Québec a fait ses choix pour son avenir, pour son économie, pour sa transition. Est-ce que le député va respecter le choix simple du Québec de limiter la vente de véhicules à essence d'ici 2035?

[Traduction]

L'hon. Andrew Scheer: Monsieur le Président, le député a soulevé quelques points. Tout d'abord, il existe de nombreuses façons de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre sans priver les Canadiens de leur choix, et c'est l'objet de notre motion.

Travaux des subsides

Les conservateurs investissent depuis longtemps dans la technologie et encouragent les progrès dans les nouvelles méthodes de production, et tout ce qui peut contribuer à réduire ces émissions. J'ai mentionné l'importance d'exporter davantage de gaz naturel liquéfié canadien vers des pays qui utilisent le charbon pour produire de l'électricité. Je n'ai même pas parlé des effets néfastes sur l'environnement de certaines méthodes d'extraction des matériaux nécessaires à la fabrication des véhicules électriques dans l'économie.

En ce qui concerne la situation au Québec, nous croyons que chaque Québécois devrait avoir le droit de choisir le type de véhicule qu'il souhaite. Nous croyons que tous les Canadiens devraient avoir le droit d'acheter le véhicule de leur choix. Cela n'a rien à voir avec l'approche d'une province en particulier. C'est une question de droits des individus, droits pour lesquels les conservateurs se battent.

• (1715)

Laila Goodridge (Fort McMurray—Cold Lake, PCC): Monsieur le Président, comme le député, je représente une circonscription rurale, et les habitants de ma circonscription me disent régulièrement qu'ils veulent pouvoir choisir le véhicule qu'ils conduisent. Souvent, ils choisissent leur véhicule en fonction de son niveau de sécurité et de ce qui sera le moins dangereux s'ils devaient rencontrer un original ou un autre animal que certains habitants de Toronto n'ont pas nécessairement l'habitude de voir régulièrement.

Je me demande si le député peut nous parler des propos qu'il entend à Regina—Qu'Appelle et si cela ressemble à ce que j'entends à Fort McMurray—Cold Lake.

L'hon. Andrew Scheer: Monsieur le Président, ma collègue a tout à fait raison. Je sais que bon nombre de ces arguments ont déjà été soulevés, mais il vaut la peine de les répéter, car le choix des consommateurs subit une attaque sans précédent de la part d'un gouvernement libéral qui est tout simplement incapable de faire autrement. Il ne cesse d'augmenter les coûts pour les Canadiens et de leur imposer des interdictions. Le gouvernement est comme un rabat-joie. Pourquoi ne laissons-nous pas les Canadiens prendre leurs propres décisions? Laissons mille moteurs vrombir, et laissons les Canadiens choisir le véhicule qu'ils veulent.

Comme l'a souligné ma collègue, il existe de nombreux endroits au pays où les consommateurs ne croient tout simplement pas qu'un véhicule électrique puisse répondre à leurs besoins. Cela peut être dû au manque d'accès à des bornes de recharge ou au fait qu'ils ont besoin d'un modèle particulier ou d'un modèle capable de fonctionner par temps froid ou de parcourir de longues distances. Voilà pourquoi les conservateurs croient que les consommateurs doivent avoir le choix.

Parm Bains (Richmond East—Steveston, Lib.): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec la députée de Terrebonne.

Je prends la parole en tant que représentant des gens de ma circonscription, mais aussi en tant que représentant des Canadiens qui croient en un avenir plus propre et plus prospère pour le Canada.

Nous avons atteint un point de bascule, un moment qui exige à la fois courage et collaboration. Les changements climatiques ne représentent pas une menace lointaine; c'est une réalité et dans ma province, la Colombie-Britannique, nous en voyons déjà les effets. Nous en ressentons les effets lorsque surviennent des feux de forêt, des inondations et des vagues de chaleur, qui coûtent des vies, des maisons et des milliards de dollars chaque année. Uniquement en

2023, les dommages assurés représentaient plus de 8 milliards de dollars. Il ne s'agit pas de chiffres abstraits. Des familles sont déplacées, des travailleurs se retrouvent sans travail et leur avenir est incertain. Or, ce défi de taille amène également une occasion incroyable de réinventer notre économie, de donner de bons emplois aux travailleurs et de protéger la santé des Canadiens.

Un des outils les plus visibles et utiles dont on dispose déjà pour mener cette transformation est la voiture électrique. Soyons clairs: le transport est la deuxième source de gaz à effet de serre au Canada et une source majeure de pollution de l'air qui nuit à la santé humaine. Si notre intention est réellement de bâtir une économie carboneutre d'ici 2050, nous devons continuer de changer notre façon de déplacer les gens et les marchandises dans notre immense pays. Les véhicules électriques représentent une évolution transformatrice qui nous permettra d'atteindre cet objectif.

Les véhicules électriques vont au-delà de la technologie; ils sont une pierre angulaire de notre plan national de lutte contre les changements climatiques et un catalyseur de la croissance économique. Je veux présenter quelques faits. Plus de 80 % du réseau électrique canadien est déjà carboneutre, ce qui signifie que recharger les véhicules électriques au Canada aura une empreinte carbone beaucoup plus faible que dans de nombreux autres pays, et les avantages environnementaux sont évidents. Les véhicules électriques ne produisent aucun gaz d'échappement, ce qui veut dire un air plus pur dans les villes et les villages au pays, ainsi qu'une réduction des maladies respiratoires et une amélioration de la qualité de vie. La pollution atmosphérique provenant des émissions liées au transport routier au Canada coûte environ 9 milliards de dollars en dépenses liées à la santé, et ce fardeau pèse de façon disproportionnée sur les populations vulnérables, notamment sur les enfants, les aînés et les communautés marginalisées. En accélérant l'offre de véhicules électriques, non seulement nous réduisons les gaz à effet de serre, mais nous améliorons aussi la santé publique, notre indépendance énergétique et l'inclusion économique.

Il convient de noter que, même si le pétrole et le gaz demeurent une part importante de notre économie et de nos exportations, notre prospérité à long terme est tributaire de la diversification de nos sources d'énergie. Il faut veiller à ce que les Canadiens puissent faire des choix plus propres chez eux, et les véhicules électriques en font partie.

Les critiques se demandent parfois si les Canadiens sont prêts pour ce changement. La réponse est oui, et ils nous demandent de faire preuve de leadership à cet égard. De plus en plus de Canadiens réclament des moyens de transport propres, fiables et abordables.

Une voix: Oh, oh!

Parm Bains: Monsieur le Président, j'ai entendu quelqu'un parler de choix, et c'est en fait le choix que font les Canadiens.

Les familles veulent économiser de l'argent à la pompe. Les travailleurs veulent participer à la construction des véhicules de demain. Les municipalités veulent électrifier leurs autobus. J'ai d'ailleurs eu l'occasion de faire des annonces importantes concernant l'électrification de parcs d'autobus dans la vallée du bas Fraser, en Colombie-Britannique. Par ailleurs, les jeunes Canadiens veulent hériter d'une planète habitable. Voilà pourquoi le gouvernement a investi plus de 120 milliards de dollars dans les technologies propres, y compris dans l'innovation et la fabrication associées aux véhicules électriques. Nous avons également introduit la norme sur la disponibilité des véhicules électriques afin que les Canadiens aient de nombreux choix lorsqu'ils seront prêts à passer à l'électrique.

Les longues listes d'attente que nous avons connues ces dernières années ont frustré et angoissé de nombreux conducteurs qui avaient besoin d'un nouveau véhicule pour se déplacer ou se rendre au travail. Ces politiques contribueront à faire en sorte que 100 % des nouveaux véhicules légers vendus au Canada ne produiront aucune émission d'ici 2035. Cependant, les Canadiens ne doivent pas s'inquiéter; ils pourront toujours conduire leur véhicule à essence préféré et vendre leur vieux véhicule lorsqu'ils seront prêts à en acheter un autre.

Notre plan gouvernemental visant à augmenter le nombre de véhicules électriques sur les routes s'applique aux nouveaux véhicules, mais ce n'est pas tout. Les véhicules électriques représentent également une grande occasion sur le plan économique.

● (1720)

En 2023 seulement, le Canada a créé plus de 350 000 emplois verts. Il ne s'agit pas seulement d'emplois dans des laboratoires ou des salles de conférence, mais aussi d'emplois pour les mécaniciens, les électriciens, les mineurs et les travailleurs des chaînes de montage. Ces emplois sont solidement rattachés à des collectivités, de Windsor à Whitehorse en passant par Winnipeg, et ils ne sont pas éphémères; ils sont structurants. Cela s'explique en partie par le fait que le Canada est l'un des nombreux partenaires commerciaux ayant des objectifs en matière de véhicules électriques et que ces objectifs sont conformes aux objectifs de 2035 du Royaume-Uni, de l'Union européenne, de la Chine et des États américains qui couvrent 40 % du marché de l'automobile, y compris l'État de New York, la Californie, le Colorado, l'Oregon, Washington et le Maine.

Alors que les pays du monde entier s'empressent de faire la transition vers l'énergie propre, le Canada a le potentiel de devenir un fournisseur mondial de confiance, non seulement en électricité propre et en minéraux critiques, mais aussi en véhicules et en technologies qui mèneront à un avenir carboneutre. Nous ne sommes pas les seuls dans cette course. Selon l'Agence internationale de l'énergie, en 2024, les investissements dans les énergies propres à l'échelle du monde équivalaient au double de ceux qui ont été faits dans les hydrocarbures. Les grandes économies, comme celles des États-Unis, de l'Allemagne et de la Chine, prennent des mesures énergiques. Si nous hésitons, nous risquons de prendre du retard. Si nous prenons les devants et si nous continuons d'investir dans nos gens, nos ressources et nos idées, le Canada peut gagner.

Certains diront que la transition est trop rapide ou trop coûteuse, mais le coût de l'inaction est bien plus élevé. Les feux de forêt, les inondations et les perturbations économiques liées aux changements climatiques sont déjà là, et ils s'intensifient. Les Canadiens comprennent que la politique climatique est une politique écono-

Travaux des subsides

mique. Ils veulent une énergie abordable et propre. Ils veulent une économie qui répond aux besoins actuels et futurs de tout le monde.

Les Canadiens veulent du leadership, alors soyons clairs quant à notre objectif: le véhicule électrique n'est pas seulement une voiture plus propre, c'est un symbole de ce qu'il est possible de réaliser lorsque nous faisons allier la technologie, les politiques et les aspirations du public. C'est un moyen de transport, mais aussi un vecteur de transition vers un avenir durable, équitable et prospère.

Poursuivons la construction de cet avenir. Veillons à ce que tous les Canadiens, quels que soient leur région, leur revenu ou leur origine, puissent participer à cette économie axée sur l'énergie propre. Investissons dans les gens, dans les infrastructures et dans l'innovation afin que le Canada ne se contente pas de relever les défis actuels, mais qu'il montre la voie au monde entier dans ce domaine.

Si nous continuons à travailler ensemble avec une vision et de la détermination, le Canada se reconstruira en mieux, certes, mais il sera aussi plus fort, plus propre et plus uni que jamais.

● (1725)

Cheryl Gallant (Algonquin—Renfrew—Pembroke, PCC): Monsieur le Président, la batterie d'un véhicule électrique contient en moyenne environ 286 kilogrammes d'aluminium. Les États-Unis ne produisent que 1 % de leur aluminium et imposent également des droits de douane de 25 % sur l'aluminium qu'ils importent. Dès le départ, le prix d'une grande partie des composants de chaque véhicule électrique est donc majoré de 25 % en raison des droits de douane. Ensuite, si le Canada importe un véhicule électrique, ou n'importe quel véhicule d'ailleurs, il faut ajouter 25 % de droits de douane supplémentaires.

Comment le député peut-il s'attendre à ce qu'un Canadien moyen, qui, de nos jours, n'a même pas les moyens de payer son loyer ou d'acheter une maison, paie au moins 50 % de plus à cause des droits de douane imposés sur les véhicules, sans parler de tous les frais supplémentaires nécessaires pour brancher un véhicule électrique et refaire l'installation électrique d'une maison afin qu'elle puisse supporter l'intensité de courant requis? Qui a décidé que tous les Canadiens voulaient des véhicules électriques ou même atteindre la carboneutralité?

Parm Bains: Monsieur le Président, dans mon discours, j'ai expliqué que nous suivons le même parcours que d'autres pays qui ont le même objectif pour 2035, notamment le Royaume-Uni, les pays de l'Union européenne et la Chine. Si nous ne travaillons pas avec eux et en même temps qu'eux pour instaurer ces progrès technologiques, nous allons prendre du retard. Je ne comprends pas pourquoi vous refusez de collaborer avec nous dans ce dossier.

Le vice-président adjoint (John Nater): Je rappelle aux députés qu'ils doivent s'adresser à la présidence.

Nous poursuivons les questions et observations. La députée de Sarnia—Lambton—Bkejwanong a la parole.

Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton—Bkejwanong, PCC): Monsieur le Président, le but d'imposer la transition vers les véhicules électriques est de réduire notre empreinte carbone. Or, cela ne permettra de la réduire que de 0,08 %. La Chine et l'Inde comptent pour 60 % de l'empreinte. Nous pourrions contribuer davantage en exportant notre gaz naturel liquéfié pour remplacer le charbon et le pétrole lourd dans ces pays.

Travaux des subsides

En même temps, cette obligation relative aux véhicules électriques sera très destructive pour les Canadiens. Elle éliminera 38 000 emplois et coûtera 138,7 milliards de dollars à l'économie. Alors, pourquoi le député estime-t-il qu'obliger les constructeurs à vendre des véhicules électriques est une bonne idée?

Parm Bains: Monsieur le Président, encore une fois, je peux parler des avancées. Nous parlons de créer des emplois dans le secteur, et si nous continuons à travailler avec les pays qui progressent également de cette façon, c'est exactement ce que nous ferons.

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, il me semble que, tout au long du débat, le Parti conservateur a fait preuve de cohérence en n'appuyant aucune forme de subvention, d'incitatif ou de soutien à un secteur qui a un grand potentiel de création d'emplois dans l'avenir. Nous parlons de dizaines de milliers de bons emplois pour la classe moyenne en investissant dans le développement des véhicules électriques. Nous pourrions parler de Volkswagen, de Honda et de Stellantis, même avec les pauses qui ont eu lieu. Ces constructeurs ont travaillé avec différents gouvernements.

Le Parti conservateur, qui est à l'extrême droite, dit qu'il ne se soucie pas de l'industrie. Il se préoccupe davantage de préserver le statu quo. Je me demande si mon ami peut nous expliquer les raisons pour lesquelles, selon lui, il ne faut pas ignorer le potentiel du secteur et il faut consacrer encore plus d'argent aux véhicules électriques.

Parm Bains: Madame la Présidente, comme je l'ai dit, il est extrêmement important de parler non seulement des progrès technologiques, mais aussi de l'innovation et de la création d'emplois, et c'est aussi ce que veulent tous les autres pays. Nous ne devrions pas perdre du terrain à cet égard.

Mais surtout, comme je l'ai dit tout à l'heure, la pollution atmosphérique causée par les émissions du transport routier au Canada coûte environ 9 milliards de dollars en coûts économiques liés à la santé. Nous proposons une approche qui tient compte non seulement de l'économie, mais aussi des avantages pour la santé des Canadiens.

[Français]

Mario Beaulieu (La Pointe-de-l'Île, BQ): Madame la Présidente, tôt ou tard, il faudra limiter les émissions de gaz à effet de serre et l'utilisation des véhicules à essence. Tôt ou tard, il faudra stimuler l'utilisation des véhicules électriques.

Est-ce que mon ami pense que le gouvernement fédéral devrait reconduire les incitatifs à l'achat de véhicules électriques?

• (1730)

[Traduction]

Parm Bains: Madame la Présidente, en ce qui concerne ces investissements, je pense qu'il est important de voir si nous pouvons rendre les véhicules moins chers. Je crois donc que nous pouvons travailler avec d'autres pays qui se penchent également sur la question et examiner différentes options pour rendre ces véhicules moins chers pour la population.

[Français]

Tatiana Auguste (Terrebonne, Lib.): Madame la Présidente, je me lève aujourd'hui non seulement en tant que représentante de mes concitoyens, mais aussi en tant que porte-parole de toute la po-

pulation canadienne qui croit à un avenir plus propre, plus prospère et plus inclusif dans notre pays.

De plus, je tiens à souligner que nous sommes réunis sur le territoire traditionnel et non cédé du peuple algonquin anishinabe.

Je suis ravie de parler aujourd'hui d'un sujet crucial pour notre avenir et celui de notre planète: la transition vers les véhicules électriques. Nous le constatons tous et un rapport de l'Agence internationale de l'énergie publié le mois dernier le confirme: les ventes mondiales de véhicules électriques connaissent une effervescence et continueront d'augmenter chaque année.

Le Canada avait décidé, il y a déjà quelque temps, de devenir un leader mondial dans la transition vers les véhicules zéro émission, ayant pris un engagement pour que 100 % des nouveaux véhicules vendus soient électriques d'ici à 2035. La mise en circulation d'un plus grand nombre de véhicules électriques est un élément essentiel de l'approche du Canada en matière de lutte contre les changements climatiques. Les véhicules électriques permettent aux consommateurs d'économiser de l'argent à long terme. C'est une démarche gagnante pour tous.

Rendre les véhicules électriques plus abordables et plus faciles d'accès est l'une des mesures les plus importantes que nous pouvons prendre pour soutenir un environnement sain et une économie saine. Comme on le sait, la norme sur la disponibilité des véhicules électriques permet d'accroître l'accès à des véhicules électriques abordables et d'améliorer la qualité de l'air. D'ailleurs, le rapport du directeur parlementaire du budget publié en août 2024 confirme la nécessité de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques.

Selon les prévisions, le marché canadien n'est ni assez rapide pour répondre à la demande de la population canadienne en matière de véhicules électriques, ni en mesure de nous permettre d'atteindre rapidement nos objectifs en matière de climat. On le sait, les développements rapides de la fabrication de véhicules électriques à l'échelle mondiale et l'amélioration de la technologie ont entraîné une réduction de l'écart de prix entre les véhicules électriques et les véhicules à moteur à combustion interne, même si le rendement des véhicules électriques continue à s'améliorer.

Malgré une tendance à la hausse des ventes de véhicules électriques au Canada au cours des dernières années, le début de 2025 a connu un ralentissement notable. Toutefois, il vaut la peine de mentionner qu'un véhicule sur sept vendus en 2024 était un véhicule électrique. Le Québec continue de dominer les ventes de véhicules électriques avec presque la moitié de toutes les immatriculations de véhicules électriques au Canada. L'Ontario suit avec presque 23 %, et la Colombie-Britannique, avec 21 %. Cela montre une tendance positive en matière d'accessibilité.

Parlons maintenant de l'abordabilité des véhicules électriques. C'est un point clé pour de nombreux consommateurs. Acheter un véhicule électrique au Canada présente de nombreux avantages, tant pour les consommateurs que pour l'environnement. Les véhicules électriques ont des coûts d'exploitation inférieurs à ceux des véhicules à essence et au diésel. Autrement dit, on parle de coûts de possession nettement inférieurs sur l'ensemble de la durée de vie du véhicule.

Travaux des subsides

Premièrement, les coûts de recharge des batteries sont moins élevés, car l'électricité est nettement moins chère que le ravitaillement à la pompe. Deuxièmement, la CAA estime que le propriétaire moyen d'un véhicule électrique à batterie économise entre 40 et 50 % en frais d'entretien par rapport à un véhicule à essence, car les véhicules électriques nécessitent un entretien moins fréquent et moins compliqué. Troisièmement, les prix d'achat de certains modèles ont baissé, ce qui permet d'atteindre le seuil de rentabilité en quelques années. Après 10 ans, les économies peuvent être considérables.

Tous les paliers de gouvernement et l'industrie ont des rôles à jouer dans cette transition. Le gouvernement du Canada s'est engagé à verser 4,7 milliards de dollars pour appuyer le déploiement de véhicules électriques et d'infrastructures de recharge. Nous aidons également les secteurs de l'automobile et des minéraux critiques à fabriquer des véhicules électriques et à participer à la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques au Canada. Le gouvernement du Canada s'engage aussi à protéger les emplois des travailleurs de l'automobile. Il s'est engagé également à soutenir l'innovation et les investissements dans la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques, qui sont particulièrement importants pour faire du Canada l'économie à la croissance la plus rapide du G7.

Le gouvernement du Canada travaille en étroite collaboration avec le secteur automobile canadien et les provinces comme l'Ontario pour veiller à ce que le secteur automobile canadien reste compétitif. Il convient de noter que la norme relative à la vente de nouveaux véhicules comporte déjà des éléments de flexibilité, notamment le fait que les véhicules hybrides sont pris en compte dans certains objectifs de vente.

● (1735)

Le gouvernement du Canada continuera de suivre l'évolution du secteur des véhicules électriques pour s'assurer que les objectifs sont réalisables. Il est évident que le Canada dispose de tout ce dont il a besoin pour être le leader mondial dans l'assemblage des véhicules électriques et dans la fabrication de batteries, avec des projets dans toute la chaîne de valeur des batteries. La chaîne de valeur des batteries pour les automobiles et le transport comprend toutes les étapes nécessaires à la formation industrielle et à l'électrification du secteur de l'automobile et des transports. Elle illustre la démarche « Des mines à la mobilité » pour le développement d'un écosystème canadien durable de la fabrication de batteries pour les véhicules électriques et les transports. Cela fait du Canada un chef de file dans la conception et la construction des véhicules de l'avenir.

Lorsque les batteries au lithium-ion arrivent en fin de vie utile, les matériaux et les métaux qu'elles contiennent sont, dans la mesure du possible, récupérés et traités pour être recyclés et réutilisés. À l'heure actuelle, entre 95 et 98 % des composants de batteries de véhicules électriques sont recyclables. Le recyclage présente des difficultés et est un secteur en pleine évolution. En raison de la valeur inhérente des matériaux essentiels des batteries, cette industrie est fortement incitée à innover pour conserver ces matériaux précieux dans la chaîne de valeur des batteries. Il est essentiel de réduire la nécessité d'extraire de nouveaux matériaux pour les batteries et nous explorons plusieurs voies pour récupérer les matériaux de batteries afin d'améliorer la durabilité et de gérer le coût des batteries des véhicules électriques et leur impact sur l'environnement. Cela garantit la durabilité et le respect environnemental de la chaîne de valeur.

Dans les décennies à venir, la transition vers des véhicules à émission zéro réduira considérablement la pollution des millions de véhicules légers au Canada. Bien que des normes d'émissions de gaz à effet de serre toujours plus strictes aient été mises en place pour les nouveaux véhicules depuis 2011, les émissions totales ont continué d'augmenter en raison de l'accroissement de la population du Canada et de l'augmentation du nombre de véhicules sur les routes. L'électrification des transports est donc essentielle pour parvenir à la carbonneutralité d'ici 2050. Avec plus de 100 nouveaux modèles de véhicules zéro émission actuellement disponibles au Canada, l'amélioration rapide de l'autonomie et des performances des batteries et la croissance du réseau de bornes de recharge, cette année constitue le moment idéal pour choisir un véhicule zéro émission. De nombreux Canadiens sont de plus en plus désireux de passer à des moyens de transport plus propres, plus abordables et plus stables.

Cependant, le gouvernement du Canada sait très bien que certaines personnes sont hésitantes en raison du manque de bornes de recharge à proximité et des coûts initiaux plus élevés. C'est pourquoi le gouvernement a aidé plus de 559 000 conducteurs à passer à la voiture électrique. En outre, il soutient l'économie du pays sur le marché mondial des véhicules électriques en adoptant certaines mesures, notamment l'affectation de 900 millions de dollars supplémentaires dans le cadre du Plan de réduction des émissions pour 2030 pour la construction de 50 000 bornes de recharge supplémentaires. Ce financement s'ajoute aux 280 millions de dollars investis par le gouvernement du Canada depuis 2016. Au total, près de 85 000 bornes de recharge seront installées au Canada d'ici 2029.

Le gouvernement soutient aussi la compétitivité de la transformation de l'industrie automobile au moyen d'un investissement pouvant atteindre jusqu'à 8 milliards de dollars provenant du Fonds stratégique pour l'innovation et de l'Initiative Accélérateur net zéro.

Le gouvernement du Canada reconnaît que le recyclage des batteries de véhicules électriques est essentiel pour assurer une transition propre et durable vers une économie propre. Ce processus permet non seulement d'éviter que ces batteries ne finissent dans les sites d'enfouissement, mais aussi de récupérer des minéraux critiques comme le lithium, le cobalt ou le nickel, qui sont indispensables à la croissance des technologies propres et à la compétitivité du Canada. Bien que la gestion des batteries en fin de vie relève des provinces et des territoires, qui sont responsables de réglementer et de surveiller les opérations de traitement des déchets, le gouvernement fédéral soutient activement des solutions circulaires par le truchement de sa stratégie sur les minéraux critiques. Cette stratégie vise à renforcer les capacités de recyclage, à développer des marchés secondaires et à maximiser l'utilisation des ressources qui découlent des déchets industriels et des déchets postconsommation. Les batteries des véhicules électriques sont conçues pour durer plusieurs centaines de milliers de kilomètres, mais, à mesure que le parc de véhicules électriques grandit, le volume de batteries arrivant en fin de vie augmentera considérablement d'ici la prochaine décennie. Le...

● (1740)

La vice-présidente adjointe (Alexandra Mendès): Nous devons nous arrêter là, parce que le temps est écoulé.

L'honorable député de Nanaimo—Ladysmith a la parole.

Travaux des subsides

[Traduction]

Tamara Kronis (Nanaimo—Ladysmith, PCC): Madame la Présidente, les Canadiens sont évidemment pour l'air pur et l'innovation. Néanmoins, ils ne peuvent pas se permettre une autre exigence autoritaire d'Ottawa qui risque de faire grimper les prix des véhicules, en plus de limiter les choix des automobilistes.

J'ai écouté l'intervention du député d'en face, et cela vient confirmer mes appréhensions à propos des objectifs du gouvernement libéral. En effet, il ne s'agit pas pour le gouvernement d'atteindre une cible, mais d'imposer des contraintes assorties d'amendes qui finiront par être payées par les consommateurs. Il est vrai que les ventes de véhicules électriques ont augmenté, comme l'a dit le député. Toutefois, ce n'est pas attribuable à la coercition, mais plutôt au libre choix, à la collaboration, aux mesures incitatives, à la mise en place de nouvelles infrastructures, ainsi qu'à la demande. Aujourd'hui, cet équilibre a été fragilisé. Les remises ont été abolies et, comme le député l'a dit, il manque encore de bornes de recharge dans de nombreuses régions rurales, dans les immeubles en copropriété et dans les lieux où il n'y a que des stationnements publics. Il ne s'agit pas d'une politique sensée de lutte contre les changements climatiques, mais bien du pire exemple de planification centralisée.

Le député a lui-même admis que les véhicules électriques sont de plus en plus en demande, alors pourquoi forcer les Canadiens à se procurer un véhicule électrique à un rythme qu'ils ne peuvent pas se permettre?

[Français]

Tatiana Auguste: Madame la Présidente, il est très important de faire la transition énergétique. Les véhicules électriques, c'est une des meilleures façons d'y arriver. En outre, les véhicules électriques ont des coûts d'exploitation inférieurs qui vont aider tous les Canadiens en matière d'abordabilité.

Jean-Denis Garon (Mirabel, BQ): Madame la Présidente, je salue la députée de Terrebonne. Je la félicite pour son élection.

Jeudi passé, on étudiait les crédits avec le ministre des Finances. On lui demandait s'il allait remettre sur les rails la subvention pour les véhicules électriques. Il nous disait que cela ne l'intéressait pas et qu'il allait trouver d'autres façons d'aider les concessionnaires. Pas plus tard qu'il y a une heure, je posais une question au secrétaire parlementaire, le député de Winnipeg-Nord. Celui-ci disait qu'il ne savait pas si le programme allait revenir ou pas. Il disait de continuer à faire du lobbying dans les corridors pour aider les concessionnaires et il nous souhaitait bonne chance. On a eu cette réponse il y a une heure.

Il y a 15 minutes, on ouvre son téléphone, on ouvre *La Presse*, on ouvre les canaux de nouvelles, et on voit que la ministre vient d'annoncer, à l'instant, qu'elle remet sur les rails le programme de subventions. C'est une bonne nouvelle, mais cela laisse entendre que toutes les décisions dans le Parti libéral se prennent en haut. Même les augustes députés, sans mauvais jeu de mots, comme le député de Winnipeg-Nord, ne sont pas consultés. Personne n'est consulté.

J'aimerais que la nouvelle députée de Terrebonne me dise si elle se sent consultée comme députée d'arrière-ban chez les libéraux. Sent-elle qu'elle est capable de contribuer aux politiques? Se sent-elle écoutée par le premier ministre ou par les ministres? À l'inverse, se sent-elle, comme nouvelle personne en politique, comme une spectatrice du Parti libéral?

Tatiana Auguste: Madame la Présidente, je tiens à dire à mon collègue que j'ai été très bien accueillie au sein du Parti libéral. Je n'ai pas plus de commentaires à faire là-dessus.

Je le remercie de s'inquiéter pour moi.

Bienvenu-Olivier Ntumba (Mont-Saint-Bruno—L'Acadie, Lib.): Madame la Présidente, je félicite ma collègue pour son élection et pour son beau discours. Elle a bien expliqué comment notre gouvernement travaille pour réduire le coût de consommation des Canadiens.

Je voudrais que ma collègue m'explique, aujourd'hui, comment notre gouvernement réduit le coût de la vie des Canadiens.

Comme le député d'en face l'a dit tantôt, on a aussi noté une bonne nouvelle. Le gouvernement va continuer à aider à réduire le coût de la vie des Canadiens.

Tatiana Auguste: Madame la Présidente, les véhicules électriques ont des coûts d'exploitation nettement inférieurs à ceux des véhicules à essence et au diésel. Les consommateurs vont économiser entre 40 et 50 % en frais d'entretien par rapport aux véhicules à essence.

C'est une bonne nouvelle pour tous.

• (1745)

[Traduction]

Marc Dalton (Pitt Meadows—Maple Ridge, PCC): Madame la Présidente, il semble que les libéraux ne se rendent pas compte que les Canadiens, y compris les habitants de Vancouver, où je vis, sont stressés par l'augmentation du coût de la vie. Les exigences relatives aux véhicules électriques sont une autre paire de manches, car elles risquent de mener à l'augmentation du prix des véhicules tant neufs que d'occasion.

Je me demande si le député pourrait nous dire un mot sur ce problème et sur les progrès qui font que, grâce notamment aux dispositifs de contrôle de la pollution et à d'autres facteurs, nos véhicules sont bien plus écologiques qu'ils ne l'étaient auparavant.

[Français]

Tatiana Auguste: Madame la Présidente, il faut quand même noter que, en Colombie-Britannique, les ventes de véhicules électriques ont augmenté de 21 % dans la dernière année.

[Traduction]

Connie Cody (Cambridge, PCC): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec le député de Central Newfoundland.

On vend aux Canadiens un rêve libéral électrique, rouge et reluisant, mais, sous le capot, ce n'est que des promesses vides et des coûts cachés.

Le projet du gouvernement libéral d'interdire les véhicules à essence d'ici 2035 peut sembler audacieux et enthousiasmant, mais lorsqu'on y regarde de plus près, il s'agit en réalité d'un plan qui sèmera la confusion, fera grimper les prix et perturbera les chaînes d'approvisionnement. Les Canadiens n'ont pas voté pour que les constructeurs soient obligés de vendre des véhicules électriques; cette mesure leur est imposée par le gouvernement fédéral. Il ne s'agit pas d'une politique, mais d'une proclamation. Il s'agit d'une directive uniforme imposée par Ottawa qui ne tient compte ni des coûts, ni de la géographie, ni du bon sens. Les Canadiens ne devraient pas être forcés d'acheter des véhicules électriques, d'autant plus que les libéraux n'ont pas mis en place l'infrastructure nécessaire à l'utilisation de ces véhicules.

En imposant l'obligation relative aux véhicules électriques, les libéraux poussent les gens à acheter des voitures neuves coûteuses sans toutefois les rendre abordables. Ils ne tiennent pas compte non plus des Canadiens qui dépendent quotidiennement de camionnettes pour gagner leur vie, comme les gens de métier, les paysagistes et les autres propriétaires de petites entreprises qui dépendent de leurs véhicules pour pouvoir travailler. Ces travailleurs ne peuvent pas se permettre d'attendre des heures pour recharger leur véhicule pendant leurs heures de travail. L'obligation de vendre des véhicules électriques ignore la réalité quotidienne de nombreux Canadiens en matière de transport.

Le gouvernement a annoncé que les constructeurs d'automobiles n'auraient que 12 ans pour éliminer progressivement les voitures, les camions et les véhicules utilitaires sport dotés d'un moteur à combustion. Il fixera des objectifs annuels stricts pour augmenter les ventes de véhicules électriques, et tout constructeur d'automobiles qui ne les atteint pas sera passible d'une amende de 20 000 \$ par véhicule. Qu'est-ce que cela signifie pour les constructeurs d'automobiles et les Canadiens? Pour les constructeurs, cela représente des millions de dollars en pénalités, et nous savons tous qui en paiera le prix en fin de compte: les familles et les consommateurs canadiens devront payer des prix plus élevés, qu'ils ne peuvent pas se permettre.

En fait, il s'agit d'une taxe de 20 000 \$ sur chaque nouveau véhicule doté d'un moteur à combustion interne. Il n'est pas étonnant que les constructeurs d'automobiles s'y opposent. La PDG de Ford Canada a prévenu qu'en l'absence d'un nombre suffisant de bornes de recharge et d'une solution au problème de l'abordabilité, de nombreux Canadiens seront laissés pour compte et ne pourront pas passer à un véhicule électrique. Stellantis Canada souligne également que le soutien gouvernemental doit être en phase avec ce que l'industrie peut réellement offrir.

C'est une chose de coucher des cibles sur papier; c'en est une autre de les concrétiser sur le terrain. Le gouvernement libéral prend trop souvent des décisions déconnectées de la réalité des Canadiens qu'il est censé servir. Ce n'est qu'un autre exemple. À l'heure actuelle, parmi tous les véhicules neufs immatriculés au Canada, environ un véhicule sur dix est électrique. Autrement dit, les libéraux s'attendent à ce que les ventes de véhicules électriques doublent en seulement trois ans et que leur nombre continue d'augmenter en flèche par la suite. Les libéraux n'ont aucun plan crédible pour y arriver, et assurément aucun plan pour planifier les coûts.

Nous savons que les marchés de l'automobile sont très différents d'un bout à l'autre du pays. Le Québec, l'Ontario et la Colombie-Britannique atteignent déjà ou dépassent l'objectif de 20 % des ventes de véhicules électriques. Toutefois, de nombreuses pro-

Travaux des subsides

vinces se situent sous la barre des 8 %, tandis que les programmes de subventions sont suspendus au Québec et en Colombie-Britannique. Les Canadiens ne devraient pas être obligés d'acheter des véhicules dont ils ne veulent pas. Selon Statistique Canada, les véhicules zéro émission représentaient moins de 9 % des immatriculations de véhicules neufs en 2025.

Le manque d'intérêt des consommateurs n'est pas le seul problème. En effet, les infrastructures de recharge semblent être fortement concentrées dans quelques provinces seulement. Il y aurait plus de 25 500 bornes de recharge publiques au Canada, mais environ 85 % d'entre elles semblent se trouver dans seulement 3 provinces. De nombreux propriétaires de véhicules électriques signalent que bon nombre de ces bornes de recharge sont souvent trop fréquentées, ce qui entraîne de longues files d'attente. Pire encore, beaucoup d'entre elles sont inopérantes.

Bien qu'il y ait tant à faire, le gouvernement n'a pas accompli le travail nécessaire pour entretenir nos infrastructures de recharge existantes, et encore moins pour planifier de nouvelles infrastructures fiables. Environ 80 % des recharges de véhicules électriques se font pendant la nuit à la maison, ce qui rend l'accès à des bornes de recharge pour véhicules électriques à la maison essentiel à la propriété d'un véhicule électrique. Toutefois, de nombreux Canadiens n'ont pas cette option. Les personnes qui vivent en appartement, en copropriété ou dans un immeuble locatif font souvent face à un autre défi: l'absence de bornes de recharge ou même leur interdiction par les propriétaires ou la réglementation des immeubles. C'est un obstacle majeur. Comment le gouvernement libéral peut-il s'attendre à ce que les gens achètent un véhicule électrique s'ils ne peuvent pas facilement le recharger là où ils vivent?

Le gouvernement semble également avoir négligé une autre contrainte importante pour les nombreux navetteurs. À Cambridge, comme dans la plupart des régions du pays, il y a l'hiver. Dans les endroits où l'hiver se mesure par le refroidissement éolien et les bancs de neige, une batterie peu fiable est plus qu'un inconvénient: c'est un risque pour la sécurité. Ottawa ne peut pas se débarrasser de la météo canadienne. Au cours des mois les plus froids, l'autonomie d'un véhicule électrique peut diminuer de 40 %. Pour les personnes qui n'ont que de courts trajets à faire, c'est peut-être acceptable, mais pour beaucoup d'autres, qui doivent parcourir de longues distances, ce n'est, au mieux, pas pratique.

● (1750)

Les experts estiment que, d'ici 2030, le Canada devra gérer plus de 125 000 tonnes de déchets de batteries. Nous savons que le Canada a besoin d'un plan clair et complet pour recycler les batteries de véhicules électriques, mais, encore une fois, le gouvernement libéral n'en a pas présenté. Pire encore, des coûts cachés s'ajouteront pour tous les ménages canadiens.

La demande accrue d'électricité pour alimenter tous les véhicules fera grimper les prix de l'énergie, et le réseau électrique du Canada n'est pas prêt à répondre à cette hausse importante. Selon l'Institut climatique du Canada, pour atteindre la carboneutralité d'ici 2050, la production d'électricité du Canada doit doubler, voire tripler. Il faut donc construire de nouvelles centrales électriques, moderniser les lignes de transmission et dépenser des milliards de dollars pour moderniser le réseau. Tout cela nécessite un plan et un budget.

Travaux des subsides

Des emplois sont menacés. L'industrie automobile canadienne emploie plus de 500 000 personnes dans les usines, y compris les usines de fabrication de pièces, chez les concessionnaires et dans les ateliers de réparation. Les véhicules électriques ont moins de pièces et nécessitent moins d'entretien, ce qui signifie moins d'emplois pour les mécaniciens et les travailleurs qualifiés. Par rapport aux véhicules à combustion interne traditionnels, les véhicules électriques coûtent plus cher, ce qui veut dire moins de ventes et, encore une fois, moins d'emplois. Sans un plan de transition clair et équitable, l'avenir de milliers de travailleurs canadiens est incertain. Les petits garages et les autres entreprises qui dépendent des véhicules à essence sont également menacés.

Les familles canadiennes ont déjà du mal à joindre les deux bouts: l'inflation, la hausse des taux d'intérêt et la hausse du coût du logement leur laissent moins d'argent à dépenser. Il n'est donc pas étonnant que les Canadiens expriment leur opposition à l'obligation libérale de passer aux véhicules électriques en refusant de s'y plier. En effet, un récent sondage Ipsos a révélé que 55 % des Canadiens sont en désaccord avec l'obligation de s'assurer que, d'ici 2035, toutes les voitures neuves vendues sont électriques ou ne génèrent aucune émission. Les Canadiens ordinaires s'opposent à cette obligation, tout comme les experts. Le professeur Ross McKittrick, de l'Université de Guelph, affirme qu'elle « aura des conséquences négatives assez importantes ». Quelles pourraient être ces conséquences? Il dit que l'obligation pourrait « détruire l'industrie automobile canadienne et entraîner des pertes économiques considérables dans d'autres secteurs ». C'est incroyable.

Les gens comprennent que le gouvernement libéral n'agit pas dans leur intérêt ou selon le gros bon sens. Ils comprennent que les idées des libéraux dépassent leurs moyens. L'interdiction des véhicules à essence neufs fera en sorte qu'il sera plus difficile pour les familles de se payer un véhicule. À mesure que le parc de véhicules à essence s'épuisera, le marché des voitures d'occasion risque de devenir de plus en plus instable; d'abord, les prix vont augmenter, et à la longue, il y aura de moins en moins d'options abordables. Il semble qu'il faille rappeler au gouvernement que, dans bien des régions du pays, y compris dans ma circonscription, Cambridge, de même qu'à North Dumfries, les véhicules automobiles sont une nécessité et non un luxe. Il n'est pas toujours possible d'emprunter le transport en commun, étant donné qu'il existe encore des endroits où ce service est inadéquat ou inexistant.

Le gouvernement libéral aime jouer constamment au chat et à la souris. Il cache les véritables solutions tout en courant après les manchettes favorables. Il se cache derrière des annonces à sensation, mais ne concrétise pas les projets d'infrastructure et les plans dont les Canadiens ont besoin. C'est la même bonne vieille formule libérale: gros parleurs, petits faiseurs. Pas de pipelines, pas de logements et pas de budget. Les libéraux se contentent de jouer au chat et à la souris avec les espoirs et le portefeuille des Canadiens. L'imposition des véhicules électriques ne vise pas à aider les Canadiens; elle vise à leur dire quoi faire. Le gouvernement libéral semble croire qu'il peut dicter quel type de véhicule les gens peuvent avoir, quel prix ils paieront pour se le procurer et à quel endroit ils sont censés le recharger, que l'infrastructure existe ou pas.

De ce côté-ci de la Chambre, nous croyons en une chose très simple: le choix. Nous faisons confiance aux Canadiens, et non à Ottawa, pour décider de ce qui convient à leur mode de vie. Nous sommes du côté des conducteurs, des travailleurs de l'automobile, des mécaniciens et de tous les Canadiens qui font fonctionner le pays et qui veulent simplement un véhicule qui convient à leurs be-

soins et à leur budget. L'obligation n'est pas une feuille de route; c'est un cul-de-sac, avec des prix plus élevés, moins d'emplois et moins de choix pour les personnes qui en ont le moins les moyens. C'est un peu comme vendre des pelles en juillet: ce n'est plus de saison et personne n'en veut.

Les Canadiens veulent des solutions concrètes qui permettent à l'économie de tourner, gardent les tablettes bien garnies et laissent leur famille se déplacer en voiture. Lorsqu'il s'agit de diriger un pays, le gros bon sens fonctionne bien mieux qu'une obligation imposée par les libéraux.

• (1755)

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, la députée a parlé du fait que plusieurs provinces avaient dépassé leurs objectifs. Dans ma province, le Manitoba, le gouvernement espère pouvoir tripler ses chiffres. En fait, il a proposé un programme de subventions qui prendra fin en mars 2026. Il me semble que les gouvernements provinciaux sont très enthousiastes, car différents pouvoirs publics encouragent leurs citoyens à acheter des véhicules électriques.

La députée peut-elle indiquer si, à sa connaissance, un gouvernement provincial s'est prononcé contre cette politique?

Connie Cody: Madame la Présidente, il y a beaucoup d'espoir, mais pas de solutions concrètes. Nous devons écouter les gens qui disent qu'ils n'ont plus les moyens de se loger et de se nourrir. Les exigences relatives aux véhicules électriques vont leur coûter encore plus cher au bout du compte.

Selon une étude de la Revue canadienne d'économie, ce plan fera disparaître 38 000 emplois du secteur de l'automobile et coûtera 138,7 milliards de dollars, en supposant que le secteur ne cesse pas ses activités. Beaucoup plus d'emplois s'envoleront. Les gens auront moins d'argent. Nous devons nous occuper des gens des régions rurales qui ont besoin de certains types de véhicules pour aller au travail, pour emmener leurs enfants à l'école et pour aller faire l'épicerie.

Il nous faut beaucoup plus que de l'espoir. Nous avons besoin de solutions concrètes et c'est pourquoi l'interdiction...

La vice-présidente adjointe (Alexandra Mendès): Nous poursuivons les questions et observations. Le député de La Pointe-de-l'Île a la parole.

[Français]

Mario Beaulieu (La Pointe-de-l'Île, BQ): Madame la Présidente, j'aimerais savoir ce que ma collègue pense des émissions de gaz à effet de serre et des changements climatiques.

Est-ce qu'elle pense que les véhicules électriques sont meilleurs pour l'environnement que les véhicules à essence?

[Traduction]

Connie Cody: Madame la Présidente, ce que nous avons entendu plus tôt, c'est que les émissions seraient réduites de 0,08 %. La meilleure façon de lutter contre les changements climatiques est d'attirer plus d'entreprises au Canada et de nous occuper de ce qui se passe ici, au Canada, où nous avons des normes environnementales plus strictes. En outre, si nous arrivons à faire en sorte que plus d'entreprises déménagent leurs activités de la Chine au Canada, nous nous porterons beaucoup mieux ici.

Travaux des subsides

Laila Goodridge (Fort McMurray—Cold Lake, PCC): Madame la Présidente, j'aimerais remercier ma collègue de Cambridge pour son discours bien réfléchi et bien étayé.

Une chose qu'elle a soulevée et que j'ai trouvé intéressante est l'innovation dans le contexte canadien. Je sais qu'elle représente une circonscription située en Ontario. Pourrait-elle parler davantage de l'innovation qu'elle y a observée et dire pourquoi il est important, selon elle, d'offrir un choix aux consommateurs plutôt que de faire le choix pour eux, comme le proposent les libéraux? Surtout que ce qu'ils proposent rendra les choses plus difficiles pour les Canadiens, qui doivent prendre des décisions pour leur famille en fonction d'un budget limité.

Connie Cody: Madame la Présidente, ma circonscription comporte une grande zone rurale en plus d'une zone urbaine; il est donc très important de pouvoir choisir. Nombreux sont les agriculteurs qui ont besoin de leur camion, car ils ne disposent pas des infrastructures ou des moyens de transport nécessaires pour s'en passer. Nous avons aussi beaucoup de petites entreprises du domaine de l'automobile. Il est primordial que nous conservions nos véhicules à essence, car leur élimination entraînerait la fermeture d'un grand nombre de ces entreprises.

Nous accueillons également plusieurs expositions de voitures, et beaucoup de participants ne peuvent pas convertir leurs véhicules à l'électricité. Ils sont très fiers de montrer leurs voitures, qui appartiennent parfois à leurs parents ou à leur grand-père. Nous devons respecter cela pour différentes raisons. Nous devons comprendre que chacun devrait pouvoir choisir la voiture qu'il souhaite conduire.

● (1800)

Clifford Small (Central Newfoundland, PCC): Madame la Présidente, je suis heureux de prendre la parole en tant que député représentant la circonscription de Central Newfoundland, anciennement connue sous le nom de Coast of Bays—Central—Notre Dame. Je suis sincèrement reconnaissant envers ceux qui m'ont soutenu, qui m'ont accordé leur confiance et qui m'ont réélu pour que je puisse faire valoir leurs idées, leurs préoccupations et leurs inquiétudes dans cette enceinte.

Je dois une fière chandelle à tous ceux qui ont contribué à ma campagne. Nous avons mené une campagne extraordinaire. C'est quelque chose qui nous tenait tous à coeur, et à moi plus particulièrement. Que Dieu bénisse toutes les personnes y ayant pris part. Je les remercie infiniment. Je continuerai d'être le porte-parole des habitants de la circonscription de Central Newfoundland lorsque je serai à Ottawa, à la Chambre ou au comité des pêches.

Je prends la parole aujourd'hui au sujet de la motion de l'opposition conservatrice, qui demande au gouvernement libéral de revenir immédiatement sur sa décision d'interdire la vente des véhicules à essence au Canada. C'est censé se produire d'ici 2035, lorsque tous les véhicules vendus au Canada ne devront générer aucune émission, et cela se fera par étapes. D'ici 2026, 20 % de tous les véhicules vendus au Canada seront des véhicules zéro émission. D'ici 2030, ce chiffre devrait passer à 60 %. Bien sûr, d'ici 2035, il atteindra 100 %.

Les consommateurs rejettent les véhicules électriques pour diverses raisons. Il y a le fait que ces véhicules perdent 40 % de leur autonomie par temps froid. Il fait souvent froid au Canada, et c'est certainement le cas à Terre-Neuve-et-Labrador. Cette statistique provient de l'Association canadienne des automobilistes. Elle a fait

le test. Ce n'est pas quelque chose que nous avons inventé. Il est scientifiquement prouvé que ces batteries ne supportent pas le froid.

Il n'y a pas assez de bornes de recharge. À Terre-Neuve-et-Labrador, il n'y en a actuellement que 120. Une autre raison pour laquelle les gens choisissent de ne pas adopter les véhicules électriques est leur coût. Ils coûtent en moyenne 15 000 \$ de plus qu'un modèle équivalent à essence.

Où en sommes-nous à l'approche de 2026? Les dernières données disponibles pour février et mars indiquent que seuls 6,6 % des véhicules achetés étaient des véhicules électriques. Pour atteindre l'objectif de 20 % d'ici fin 2026, les ventes de véhicules électriques devraient tripler par rapport aux derniers mois enregistrés. Cela n'arrivera pas.

Quel sera le résultat de ce rejet par les consommateurs et de ce plan libéral? Les libéraux imposeront aux constructeurs automobiles qui ne respectent pas cet objectif une taxe de 20 000 \$ par véhicule. Je vois mon collègue de Winnipeg. Il écoute attentivement, car il sait que c'est le cas.

Les consommateurs en paieront le prix, et c'est exactement ce que veut le premier ministre. Il ne s'éloigne pas de son mantra. Remontons à 2021, année où il a écrit un livre intitulé *Values*. Je vais citer un extrait de ce livre. Il a écrit: « Une multitude d'autres politiques financières et réglementaires pourraient être très efficaces pour définir les contours d'une économie carboneutre, y compris [...] des règlements visant à éliminer progressivement la vente de nouveaux véhicules à combustion interne au cours de la prochaine décennie. » On parle de 10 ans. Ce n'est pas une longue période.

● (1805)

C'est ce que le premier ministre a écrit dans son livre: des « politiques financières et réglementaires ». Décortiquons un peu tout cela.

Les véhicules électriques sont un échec au Canada. Les gens n'en veulent pas et, par conséquent, les Canadiens en paieront le prix. Ils vont payer le prix des échecs des libéraux.

Le gouvernement sait depuis longtemps que cette obligation est vouée à l'échec. Les entreprises de services publics l'ont prévenu que le réseau électrique ne suffirait pas à la demande. Celle-ci augmentera de près de 23 % d'ici 2035, et le marché de l'électricité est régi par l'offre et la demande, comme n'importe quel autre produit. Avec l'électrification progressive dans tous les domaines, le prix de l'électricité ne peut qu'augmenter. Il s'agira là d'une autre conséquence involontaire qui entraînera des dommages collatéraux pour les Canadiens.

Pour que notre réseau soit prêt, c'est-à-dire avec une production d'électricité supplémentaire, un réseau de transmission amélioré et davantage de bornes de recharge, les coûts devraient s'élever à 300 milliards de dollars. C'est ce que révèlent les recherches du gouvernement libéral, publiées en juillet dernier par Ressources naturelles Canada. Le gouvernement sait que son objectif quant aux véhicules électriques zéro émission est voué à l'échec.

La construction d'infrastructures de production et de transport d'électricité prend du temps. Si nous devons étendre notre réseau de 23 % uniquement pour avoir assez d'électricité pour alimenter ces véhicules, il nous faudra des dizaines d'années avant d'y parvenir.

Travaux des subsides

Quel est le véritable objectif du premier ministre libéral? C'est de taxer les Canadiens. Les Canadiens en paieront le prix. Ils vont payer pour ce plan voué à l'échec. Qui paiera aussi, à part le consommateur? Selon la *Revue canadienne d'économie*, qui publie des études évaluées par des pairs, dans le meilleur des cas, notre secteur automobile perdra 140 milliards de dollars d'ici 2035 en raison de ces exigences, et dans le pire des cas, le secteur continuera de subir, jusqu'en 2050, des pertes qui lui coûteront 1,3 billion de dollars. Les députés peuvent-ils imaginer cela? Ces exigences concernant les véhicules électriques pourraient coûter 1,3 billion de dollars à l'industrie automobile.

On prévoit qu'il y aura 137 000 emplois perdus dans ce secteur. Ce n'est pas moi qui le dis. Les pertes annuelles à l'échelle nationale correspondraient à 4,8 % de notre PIB, et la demande en automobiles diminuerait de 10,5 %.

Tout cela réduirait les émissions du Canada de seulement 6 %. Cela coûtera 3 400 \$ la tonne. C'est 20 fois le taux nominal initial de la taxe sur le carbone de Trudeau par tonne. Ce n'est pas nécessaire. Si les consommateurs pensent que les véhicules électriques sont meilleurs, ils vont les choisir.

Selon l'Institut Fraser, « les exigences relatives aux véhicules électriques feront des malheureux partout ». C'est ce que disait le titre d'un article publié par l'Institut Fraser, une organisation très respectée. L'article dit également que « [l]es dernières nouvelles concernant le ralentissement de la demande en véhicules électriques mettent en évidence les graves dangers liés aux exigences fédérales dignes de l'ère soviétique ». Tout est dit. Ce sont des exigences dignes de l'ère soviétique. À cause des exigences relatives aux véhicules électriques, il y aura beaucoup de souffrance et aucune liberté.

• (1810)

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, je pense que le député d'en face sous-estime le taux d'acceptation. Dans certaines provinces, bien plus de 20 % des nouvelles voitures vendues sont des voitures électriques. Ce sont par exemple les provinces du Québec et de la Colombie-Britannique. Je crois comprendre que l'Ontario s'en tire exceptionnellement bien. Le Manitoba a mis en place un programme grâce auquel il espère tripler les ventes.

Le député croit-il que les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral font bien de promouvoir le choix des consommateurs en offrant des subventions et de l'aide pour acheter des véhicules électriques?

Clifford Small: Madame la Présidente, si les habitants de certaines régions acceptent davantage les véhicules électriques, s'il y a une plus grande demande et s'ils les aiment davantage, ils peuvent les acheter.

Le député a parlé de choix. C'est leur choix, mais si ces véhicules ne fonctionnent pas dans d'autres régions et les gens ne veulent pas les acheter, on ne devrait pas les forcer à le faire et les plonger dans la pauvreté. C'est une question de choix. C'est la démocratie et le capitalisme, et je ne sais pas pourquoi les libéraux essaient d'en priver les Canadiens.

Marc Dalton (Pitt Meadows—Maple Ridge, PCC): Madame la Présidente, les libéraux aiment faire de grandes annonces avec tambours et trompettes. Je pense notamment à l'annonce qu'ils ont faite dans ma circonscription, Pitt Meadows—Maple Ridge, en no-

vembre 2023, soit un investissement de 280 millions de dollars dans une usine de batteries. Où en est cette usine actuellement? Eh bien, l'entreprise a essentiellement dit qu'elle se retirait du projet ou qu'elle le mettait en veilleuse parce qu'elle ne voyait pas de marché ou de demande pour ses batteries.

Je me demande si le député peut nous expliquer comment les libéraux forcent les entreprises et les consommateurs à aller dans une certaine direction et comment cette décision ne fera qu'augmenter les coûts.

Clifford Small: Madame la Présidente, je pense que le gouvernement fédéral libéral a tout à fait tort de s'ingérer dans le libre marché en imposant des exigences comme celle-ci pour forcer les gens à agir d'une certaine façon. Que les libéraux le veuillent ou non, tout le monde paiera la note s'ils imposent cette exigence parce que tous les véhicules coûteront plus cher.

Cheryl Gallant (Algonquin—Renfrew—Pembroke, PCC): Madame la Présidente, je sais que les nouvelles maisons ont une capacité de 200 ampères ou plus, mais à Terre-Neuve, quel est pourcentage des maisons qui ont une capacité inférieure à 200 ampères? Pour installer une borne de recharge pour un véhicule électrique, il faut une capacité de 200 ampères ou plus. Si la majorité des foyers de la province ne disposent pas d'une intensité de courant suffisante et de transformateurs, le député demandera-t-il la mise en place d'un « système auto-immunitaire » pour la province de Terre-Neuve-et-Labrador?

Clifford Small: Madame la Présidente, je ne dispose pas des statistiques exactes sur le nombre de foyers disposant d'une capacité supérieure à 200 ampères, mais je soupçonne qu'il y en a beaucoup qui n'en disposent pas. Je ne peux vraiment pas me prononcer à ce sujet, mais je sais que le coût de la mise à niveau pour passer à 200 ampères est exorbitant. C'est une autre dépense. Une fois que les consommateurs sont contraints de suivre cette voie, ce n'est plus seulement le coût du véhicule qui entre en ligne de compte. Il faut également ajouter le coût qu'ils devront assumer à domicile. C'est terrible.

[Français]

Mario Beaulieu (La Pointe-de-l'Île, BQ): Madame la Présidente, je voudrais savoir ce que mon collègue pense du fait que le pétrole et l'industrie pétrolière et gazière causent une augmentation des gaz à effet de serre.

Mon collègue est-il d'accord qu'il va falloir trouver une façon de passer de l'économie du pétrole à une économie qui est basée davantage sur les énergies renouvelables?

[Traduction]

Clifford Small: Madame la Présidente, je crois sincèrement qu'il faut abandonner le diesel, le charbon et tout autre type de combustible lourd au profit du gaz naturel. Si nous voulons résoudre le problème des émissions dans le monde, le gaz naturel est la solution. Le député le sait, et j'aimerais que le Québec se lance dans la production de gaz naturel.

Travaux des subsides

• (1815)

Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton—Bkejwanong, PCC): Madame la Présidente, nous sommes ici ce soir pour parler des exigences relatives aux véhicules électriques que le gouvernement libéral impose aux Canadiens, des exigences qui prévoient que 20 % des Canadiens devront conduire un véhicule électrique d'ici 2026, 60 % d'ici 2030 et 100 % d'ici 2035. Ce ne sont pas des cibles, mais bien des ordres pour forcer les Canadiens à conduire des véhicules électriques, qu'ils le veulent ou non.

Il y a un coût associé à cette politique, car les constructeurs automobiles seront obligés de respecter un quota par rapport à leurs ventes de véhicules électriques. Pour chaque véhicule inventu en dehors des cibles imposées, les constructeurs devront payer une amende de 20 000 \$. Nous pouvons être certains qu'ils n'absorberont pas ce coût eux-mêmes. Les constructeurs vont refiler la facture aux consommateurs, ce qui fera grimper le prix des véhicules électriques que les Canadiens seront obligés d'acheter.

Je m'oppose à ces exigences relatives aux véhicules électriques pour un certain nombre de raisons, et je vais m'expliquer.

La première chose que je dirais, c'est que ces exigences sont contraires à la liberté de choix. Je crois vraiment que le gouvernement libéral a mené une grande guerre contre nos libertés ces 10 dernières années. Nous savons que la liberté d'expression a été attaquée par des projets de loi comme le projet de loi C-11, dont les dispositions permettent au gouvernement de contrôler le contenu publié sur les médias sociaux, comme les vidéos et autres. Nous avons vu le projet de loi C-63, qui visait à imposer des peines d'emprisonnement si on craignait que des personnes puissent commettre un crime haineux. Heureusement, celui-là est mort au Feuilleton. J'espère que nous ne le reverrons pas. Il y a également eu des attaques contre la liberté de la presse, non seulement parce que des médias grand public ont reçu d'énormes dons, mais aussi avec des projets de loi comme le projet de loi C-18, qui a empêché les Canadiens de publier des liens vers des nouvelles sur des plateformes comme celles de Meta, ce qui a nui à beaucoup de petits médias locaux.

La liberté de religion doit être une préoccupation pour toutes les personnes croyantes du pays. Nous avons pu voir, dans le cas de toutes les religions, des attaques contre les croyants et les lieux de culte ainsi qu'une augmentation de la violence et du vandalisme. Alors que nos libertés subissent déjà des attaques, voilà que les libéraux veulent en attaquer une autre: au lieu de laisser les gens choisir le type de véhicule qu'ils désirent, ils souhaitent les obliger à acheter un véhicule électrique.

Si quelqu'un veut un véhicule électrique, je n'y vois aucun inconvénient. Je suis en faveur du libre choix. Personnellement, je n'opterais pas pour un véhicule électrique parce que je vis dans une partie vraiment rurale de ma circonscription, où il n'y a pas de bornes de recharge. Je n'ai pas vu de plan disant que le gouvernement comptait installer des bornes de recharge. J' imagine ce qui se passerait si, pendant que je sillonne ma circonscription, ma batterie tombait à plat. Il faudrait que je fasse remorquer ma voiture, et cela recommencerait le lendemain, puisqu'il n'y a pas de bornes de recharge là-bas.

Je dirais aussi que les véhicules électriques ne fonctionnent pas très bien par temps froid. S'il fait -40 degrés Celsius, ils perdent 40 % de leur efficacité. Nous avons tous vu, sur Internet, des personnes qui ont des véhicules électriques et qui sont restées coincées

dans une tempête de neige. Elles étaient très inquiètes parce qu'elles étaient coincées et qu'elles n'avaient plus assez d'électricité pour chauffer leur voiture. C'est un autre risque.

De plus, la technologie actuelle des batteries au lithium n'est pas au point puisque celles-ci prennent feu. Selon les États-Unis, 3 % de ces véhicules ont pris feu. Nous avons vu l'horrible accident qui s'est produit récemment à Toronto, où la batterie d'un véhicule électrique a pris feu, ce qui a coupé l'électricité de la voiture et empêché les portes de s'ouvrir. Malheureusement, quatre personnes sont mortes brûlées.

La technologie se développe, et les batteries à électrolyte solide proposées ne s'enflamment pas. Je pense donc qu'une meilleure technologie s'en vient, mais en ce moment, en ce qui concerne la technologie existante, j'ai des réserves, comme d'autres Canadiens, j'en suis certaine.

Pour ce qui est de la liberté, je considère qu'il s'agit d'une autre mesure avec laquelle le gouvernement tente de nous priver de notre liberté. Que se passera-t-il ensuite? Va-t-il essayer de contrôler ce qu'on peut manger ou non ou le genre de maison qu'on achète? Où s'arrête le contrôle du gouvernement? Cela me pose un problème.

Que cherchons-nous à accomplir au moyen de ces exigences? Nous avons parlé de la lutte contre les changements climatiques, mais la vérité, c'est que ces exigences permettront de réduire l'empreinte carbone du Canada, qui représente à l'heure actuelle 1,6 % de l'empreinte carbone mondiale, de 0,08 %. En comparaison avec l'empreinte carbone combinée de la Chine et de l'Inde, qui compte pour environ 60 % de celle de la planète, il s'agit d'un changement insignifiant. Cela n'aura aucun impact réel sur les changements climatiques.

• (1820)

Si nous cherchions vraiment à avoir un impact sur les changements climatiques, nous vendrions du GNL canadien pour remplacer le charbon et le mazout en Chine et en Inde, ce qui permettrait de faire passer leur part de l'empreinte carbone mondiale de 60 % à 15 %. C'est immense. Cela entraînerait la création d'emplois bien rémunérés ici, au Canada, et cela aiderait l'environnement et contribuerait à la lutte contre les changements climatiques.

À mon avis, la mesure dont on parle ne changera strictement rien, mais elle fera très mal aux Canadiens, parce qu'elle fera disparaître 38 000 emplois et coûtera 138,7 milliards de dollars à l'économie du pays. C'est sans compter le risque de voir disparaître les entreprises du secteur automobile et les fabricants au pays, ce qui est loin d'être impossible.

L'autre raison pour laquelle je n'aime pas cette exigence, c'est qu'il n'y a pas de plan, alors que le premier ministre était censé être « l'homme qui a un plan ». Que faut-il pour mettre en place cette exigence? Il faut qu'il y ait des endroits où brancher les véhicules. Il faut avoir une source d'électricité. Il faut disposer des infrastructures nécessaires dans les zones résidentielles et commerciales pour que tout aille bien.

En ce qui concerne la question des bornes de recharge, on dit qu'il en faudrait 670 000 aux quatre coins du Canada. Or, on en dénombre actuellement moins de 150 000. Quels seraient les coûts et l'échéancier de cette exigence? Le gouvernement n'a fourni aucune réponse à cet égard. Il ne le sait pas. Il n'a pas de plan.

Travaux des subsides

En ce qui concerne les détails pratiques, les banlieusards remarqueront qu'ils disposent de transformateurs de 600 volts. Si une seule personne a un véhicule électrique, ce n'est pas grave, mais si tout le monde est forcé d'acheter un véhicule électrique, il y a cette petite équation en électricité qui dit que la tension est égale au courant multiplié par la résistance. Or, quand on branche un véhicule électrique, on crée une résistance. Si cette résistance augmente avec la même tension, le courant diminue au point où les gens finiront par ne plus avoir assez de courant pour allumer les lumières chez eux. C'est particulièrement problématique pour les tours d'habitation, qui peuvent compter de 20 à 40 étages. Si tout le monde doit brancher son véhicule, les infrastructures ne suffiront pas pour leur fournir l'électricité nécessaire. Combien coûteraient les infrastructures supplémentaires? Encore là, le gouvernement n'a pas de plan.

Le réseau ne produirait alors pas assez d'électricité. Les gens reconnaissent que nous allons augmenter notre consommation d'électricité. Nous avons fait venir 4 millions de personnes au Canada, ce qui a fait augmenter la consommation d'électricité d'environ 10 %. Il y a des entreprises émergentes, ce qui est une bonne chose, mais ces entreprises consomment de l'électricité. Il y a saturation, et il y aura des pannes d'électricité partielles avant que nous puissions accroître la capacité de production d'électricité au niveau nécessaire.

Dans ma circonscription, Sarnia—Lambton—Bkejwanong, le gouvernement de l'Ontario a donné le mandat de construire la centrale Riverside. Il construira une centrale de cogénération, de petits réacteurs nucléaires modulaires et des sources d'énergie de remplacement en collaboration avec les Autochtones de ma circonscription. C'est fantastique, et il faudra un certain nombre d'années pour tout mettre en place, mais le gouvernement fédéral n'a aucun plan sur la façon dont le reste du pays obtiendrait de l'électricité et la façon dont cette électricité serait acheminée vers le réseau avec l'infrastructure. Encore une fois, on n'y a pas beaucoup réfléchi.

Combien tout cela va-t-il coûter? Le gouvernement ne veut même pas présenter de budget. J'aimerais être utile, alors allons-y. Ces renseignements sont tirés de la page Web et des documents financiers du gouvernement.

Le gouvernement engrange environ 459 milliards de dollars de recettes chaque année. Il doit payer 75 milliards de dollars au titre du service de la dette, 55 milliards de dollars pour les transferts en santé, 25 milliards de dollars pour les transferts sociaux, 20 milliards de dollars pour la péréquation, 5 milliards de dollars pour les transferts aux territoires et 259 milliards de dollars en coûts de fonctionnement de l'administration. Cela laisse 20 milliards de dollars au gouvernement avant qu'il ne commence à réaliser d'autres projets. Cependant, le gouvernement a annoncé des dépenses de 77 milliards de dollars pendant la campagne électorale, puis, après les élections, avec le budget des dépenses, il a annoncé qu'il dépenserait 486 milliards de dollars. Nous considérons maintenant un déficit possible de 543 milliards de dollars avant même de parler de l'installation de nouvelles bornes de recharge ainsi que du développement des infrastructures électriques et des infrastructures dans les immeubles et les quartiers pour répondre à la demande. Cela ruinerait carrément les Canadiens et aggraverait encore la crise du coût de la vie. Nous devons reconsidérer ce que nous faisons ici.

Il n'y a pas non plus de solution pour les routes. Les véhicules électriques sont plus lourds que les voitures ordinaires. Ils endommagent davantage les routes. Dans le système actuel, les gens paient une taxe sur l'essence et le montant de cette taxe est versé aux municipalités pour construire des routes. Dans les collectivités

rurales, il est très difficile d'entretenir les routes compte tenu du nombre d'habitants et des faibles sommes reçues au titre de la taxe sur l'essence.

• (1825)

Maintenant, les routes seront encore plus en mauvais état. Comment allons-nous régler ce problème? Je suis certaine qu'il y aura une autre taxe, car la seule chose que les libéraux aiment autant que les dépenses, ce sont les taxes et les impôts. C'est pourquoi les libéraux ont la réputation d'être friands d'impôts et de dépenses. Ce sont là quelques-unes de mes préoccupations.

Je suis également préoccupée par toute la question du cycle de vie des batteries au lithium. La quantité d'énergie nécessaire pour extraire le lithium, le traiter et le transformer en batteries est vraiment destructrice pour la planète. Par ailleurs, lorsque les batteries atteignent la fin de leur vie utile, on ne sait pas encore comment s'en débarrasser. Nous pourrions donc provoquer un autre problème de contamination qui, encore une fois, coûtera de l'argent à régler. Cela ne fait pas partie du plan, car il n'y en a pas. Pour toutes ces raisons, je ne pense pas que les exigences relatives aux véhicules électriques sont nécessaires.

Je pense qu'il serait nettement préférable de fixer des cibles. L'industrie automobile a dit qu'elle travaillerait en ce sens. Comme je l'ai dit, la technologie est en train de se développer et je pense que les gens sont prêts à agir, mais nous ne pouvons pas changer le fait que le Canada est un pays froid. Les batteries à électrolyte solide fonctionnent mieux à basse température, alors nous verrons bien. Comme elles n'ont pas encore fait leurs preuves sur le plan commercial, nous n'en sommes pas absolument certains.

Si les gens souhaitent procéder ainsi, ma question est encore la suivante: pourquoi? Allons-nous vraiment réduire notre empreinte de cette façon? Non. Nous devrions construire des installations de gaz naturel liquéfié et expédier ce produit à la Chine et à l'Inde. C'est là le plus grand avantage pour les Canadiens. Cela contribuerait également à combler l'énorme déficit de 2 billions de dollars que nous avons accumulé et que nous continuerons d'accumuler, à mon avis. Ce sont là des questions qui préoccupent grandement tous les Canadiens, et je suis certaine qu'elles continueront à se poser en ce qui concerne les obligations.

Nous savons que l'ancien ministre de l'Environnement, un environnementaliste radical qui est comme un criminel reconnu, est maintenant ministre de l'Identité et de la Culture canadiennes. Je peux affirmer que cela ne correspond certainement pas à ma définition de l'identité et de la culture canadiennes. Il a dit nombre de choses ridicules, à commencer par le fait qu'il ne construirait plus aucune route. Les députés s'en souviennent-ils? Maintenant, il y a cette obligation relative aux véhicules électriques, qui est idéologique. Ce n'est pas réalisable dans la pratique, car nous n'en avons pas les moyens. Je pense vraiment qu'il faut une réflexion au sein du camp libéral pour dire: « Nous n'avons pas de plan. Évaluons au moins les coûts de la mesure, déterminons combien il en coûtera pour construire tout cela ou, à tout le moins, établissons un calendrier. »

Les libéraux ont déjà fixé une échéance: 20 % d'ici 2026. Nous n'en sommes qu'à 7,5 % à l'heure actuelle. Comment allons-nous inciter les gens à acheter des véhicules électriques? Le gouvernement a investi 55 milliards de dollars d'argent public pour essayer de construire des usines de batteries, des installations pour véhicules électriques et la chaîne d'approvisionnement en aval, afin de choisir les gagnants et les perdants. Qu'avons-nous vu de cet argent qui a été dépensé? La plupart des entreprises ont fait faillite, et celles qui ont survécu, comme Stellantis, ont annoncé qu'elles allaient délocaliser leur production aux États-Unis.

Le gouvernement a déjà dépensé des sommes colossales sans obtenir quoi que ce soit en retour. Je pense que les Canadiens ont raison de s'inquiéter de notre incapacité à respecter cet engagement. Les constructeurs automobiles tirent la sonnette d'alarme; bon nombre d'entre eux ont déjà fermé leurs usines en raison du manque de demande. Comme je l'ai dit, beaucoup de Canadiens, moi y compris, n'achèteront pas de véhicule électrique.

Je ne vois aucune preuve d'un plan visant à essentiellement tripler en un an, d'ici 2026, l'adoption des véhicules électriques. Il n'y a rien, pas même une campagne de marketing, qui pourrait, à ma connaissance, encourager un tel comportement. Le programme d'incitation est à court de fonds, et les gens ne sont pas prêts à payer le coût supplémentaire.

Que l'on pense à la liberté, au coût, au manque de plan, au cycle de vie ou au fait que nous n'obtiendrons rien, ce sont toutes de bonnes raisons pour lesquelles je ne peux pas appuyer les exigences relatives aux véhicules électriques, et je continuerai à m'y opposer.

• (1830)

La vice-présidente adjointe (Alexandra Mendès): Comme il est 18 h 30, et comme nous sommes à la dernière journée de la période des crédits se terminant le 23 juin 2025, je dois interrompre les délibérations et mettre aux voix sur-le-champ la motion de l'opposition.

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.

L'hon. Kevin Lamoureux: Madame la Présidente, je demande un vote par appel nominal.

La vice-présidente adjointe (Alexandra Mendès): Conformément à l'article 81(18) du Règlement, le vote par appel nominal est reporté à plus tard aujourd'hui.

* * *

[Français]

LE BUDGET PRINCIPAL DES DÉPENSES 2025-2026

ADOPTION DU CRÉDIT 1 — PATRIMOINE CANADIEN

L'hon. Marjorie Michel (au nom du président du Conseil du Trésor) propose:

Que le crédit 1, au montant de 253 537 041 \$, sous la rubrique ministère du Patrimoine canadien — Dépenses de fonctionnement, du Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2026, soit agréé.

[Traduction]

Tom Osborne (secrétaire parlementaire du président du Conseil du Trésor, Lib.): Madame la Présidente, c'est un honneur pour moi de prendre la parole au Parlement pour présenter les priorités du gouvernement en matière de dépenses pour l'exer-

Travaux des subsides

cice 2025-2026. Aujourd'hui, je vais parler du Budget principal des dépenses 2025-2026 et donner un aperçu du Budget supplémentaire des dépenses (A) 2025-2026. Ensemble, ces documents décrivent comment le gouvernement prévoit investir dans les Canadiens tout en relevant les défis qui l'attendent et en saisissant les possibilités qui s'offrent à lui.

Avant d'entrer dans les détails, je suis conscient que tous les députés ne connaissent peut-être pas bien le processus entourant le cycle de production de rapports financiers du gouvernement, surtout si tôt après les élections générales. Par conséquent, je vais prendre quelques instants pour fournir quelques informations à mes collègues, ainsi qu'à ceux qui nous regardent à la maison.

Chaque année, le gouvernement prépare des plans de dépenses détaillés, connus sous le nom de budget des dépenses. Il s'agit d'une série de rapports qui fournissent des informations sur la façon dont chaque ministère prévoit dépenser les fonds publics pour les programmes et les services. Environ 130 organismes fédéraux doivent se soumettre à ce processus. Le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada rassemble toutes les dépenses prévues dans un document appelé le budget principal des dépenses, qui est présenté à la Chambre des communes au début de l'année par le président du Conseil du Trésor.

Lorsque les ministères ont besoin de fonds qui ne figurent pas dans le budget principal des dépenses, ils passent par le budget supplémentaire des dépenses. Le budget supplémentaire des dépenses peut inclure des fonds pour de nouveaux programmes ou des réponses à des demandes urgentes ou à une situation imprévue, comme une catastrophe naturelle. Il peut en outre comprendre des postes qui n'ont pas été entièrement déterminés à temps pour être inclus dans le budget principal des dépenses. Trois budgets supplémentaires des dépenses sont déposés à la Chambre à différents moments au cours de l'année. Le budget supplémentaire des dépenses (A) est déposé au printemps; le budget supplémentaire des dépenses (B) est déposé à l'automne; et le budget supplémentaire des dépenses (C) est déposé à l'hiver, selon les besoins.

Je vais maintenant parler de certains des points saillants du Budget principal des dépenses 2025-2026. Dans ce budget principal des dépenses, le gouvernement demande l'approbation pour investir dans des priorités et des secteurs clés comme les Forces armées canadiennes, les services de santé pour les Premières Nations, les soins dentaires, les services frontaliers et l'immigration, les prestations aux vétérans et le logement. Au total, le budget principal des dépenses de cette année prévoit 486,9 milliards de dollars de dépenses budgétaires.

Les paiements de transfert aux provinces et aux territoires, à d'autres organisations et à des particuliers représentent plus de 60 % des dépenses, soit 294,8 milliards de dollars. Ces paiements de transfert tiennent compte de l'augmentation des prestations pour les aînés, du Transfert canadien en matière de santé et de la Prestation canadienne pour les personnes handicapées.

Travaux des subsides

Adopter le budget principal des dépenses permettrait au gouvernement de soutenir les programmes, les activités et les services qui profitent aux Canadiens et au Canada, notamment la sécurité nationale, la défense et la sécurité à la frontière, la réconciliation, le logement et les prestations aux anciens combattants. Par exemple, nous proposons 33,9 milliards de dollars dans les crédits votés pour le ministère de la Défense nationale. Cela comprend des fonds pour soutenir nos femmes et nos hommes en uniforme au moyen des achats militaires, de la construction de bases durables et de l'amélioration des systèmes et des infrastructures de TI. Ces fonds serviraient également à renforcer les efforts de recrutement pour encourager un plus grand nombre de Canadiens à trouver une carrière gratifiante dans l'armée et à réellement leur offrir une carrière gratifiante.

Une autre question fondamentale est la relation du Canada avec ses peuples autochtones, car la véritable réconciliation doit reposer sur des mesures concrètes. C'est pourquoi les dépenses proposées pour le ministère des Services aux Autochtones et le ministère des Relations Couronne-Autochtones et des Affaires du Nord comprennent des investissements dans le renforcement des capacités pour soutenir l'autodétermination, ainsi que fournir des mesures de soutien sur le terrain visant à améliorer les résultats en matière de santé et d'éducation et à aider les enfants et leurs familles.

J'aimerais prendre un moment pour parler du Budget supplémentaire des dépenses (A) 2025-2026, qui a été déposé le 9 juin. Le Canada se trouve à un moment charnière de son histoire, et nous avons besoin des ressources nécessaires pour protéger notre pays et nos citoyens contre les menaces étrangères. C'est exactement ce que fera le gouvernement au moyen de ce budget supplémentaire des dépenses (A).

● (1835)

La défense du Canada commence par une vision claire: être fort ici même, en sécurité en Amérique du Nord et mobilisé dans le monde entier. À cette fin, le gouvernement agit rapidement pour veiller à ce que les militaires disposent des outils nécessaires pour défendre le pays et le continent, tout en demeurant un partenaire engagé et fiable pour nos alliés.

Le budget supplémentaire des dépenses (A) propose des dépenses budgétaires supplémentaires de 9 milliards de dollars pour deux organisations: le ministère de la Défense nationale et le Centre de la sécurité des télécommunications Canada. Ces dépenses fourniraient des investissements clés dans les capacités de défense et de sécurité du Canada afin d'améliorer le maintien en poste, le recrutement et l'entraînement des membres des Forces canadiennes, en plus d'améliorer l'équipement qui est mis à leur disposition. Elles appuieraient également nos partenariats et nos obligations à l'étranger en matière de défense.

J'aimerais maintenant parler de quelques investissements précis. Par exemple, le ministère de la Défense nationale disposera de 2,1 milliards de dollars pour accélérer le recrutement de nouveaux membres dans les forces régulières et dans la réserve. Ainsi, les Forces armées canadiennes disposeront du personnel dont elles ont besoin pour répondre aux menaces au pays tout en collaborant pleinement à l'étranger. Cela leur permettrait également d'accroître leur capacité d'entraînement, d'améliorer le maintien en poste des membres et de bonifier les soins de santé offerts aux membres.

Le ministère de la Défense nationale demande également 2,1 milliards de dollars supplémentaires pour améliorer ses partena-

riats avec l'industrie. Cela signifie qu'il faut renforcer la capacité de l'industrie canadienne à fournir un soutien essentiel aux Forces armées canadiennes en se concentrant à la fois sur les besoins immédiats et sur les projets qui peuvent être réalisés rapidement. Cela aiderait le gouvernement dans ses efforts visant à renforcer la base industrielle du Canada en matière de défense, à stimuler la production canadienne et à encourager l'innovation dans des secteurs vitaux. Cela apportera des avantages réels et ouvrira de nouvelles possibilités pour les Canadiens d'un océan à l'autre.

Pour soutenir ces efforts, cet investissement servirait également à jeter les bases d'une stratégie industrielle de défense. Il ne s'agit pas seulement de protéger notre pays. Il s'agit de créer de bons emplois, de faire croître l'économie et d'assurer un avenir sûr et prospère aux Canadiens.

Je me permets également de mentionner les 2 milliards de dollars demandés pour soutenir une plus grande coopération du Canada avec ses partenaires internationaux. On ne peut assurer la sécurité dans le monde qu'en collaborant avec nos alliés du monde entier.

Je tiens à souligner l'importance de l'Arctique. Plus de 40 % du territoire terrestre du Canada se trouve dans l'Arctique, y compris 75 % de ses côtes, mais le Canada ne peut plus compter sur sa géographie et ses océans pour sa protection. Les changements climatiques font fondre nos glaciers, et nos concurrents renforcent leurs capacités militaires et leurs cybercapacités. L'environnement géopolitique évolue rapidement et pose des défis croissants. Pour se défendre, le Canada doit donc travailler sur un plus grand nombre de fronts que jamais auparavant, coopérer davantage avec ses alliés et ses partenaires, et renforcer sa présence dans le Nord.

À cette fin, le ministère de la Défense nationale demande 1 milliard de dollars pour soutenir ses capacités militaires stratégiques, en particulier dans l'Arctique. Parmi les initiatives à soutenir, il y a les navires de soutien interarmées, un système de suivi et de surveillance sous-marins, un radar transhorizon dans l'Arctique et de l'artillerie à longue portée.

De plus, le ministère de la Défense nationale demande 834 millions de dollars pour des achats tels que l'équipement de défense, l'équipement personnel, la technologie, l'entretien des infrastructures et les services essentiels. Ce financement servirait aussi à moderniser l'infrastructure du champ de tir et de la formation, à élargir l'infrastructure des munitions, et à effectuer l'entretien préventif et correctif du portefeuille immobilier du ministère.

● (1840)

Enfin, le Centre de la sécurité des télécommunications Canada et la Défense nationale font une demande conjointe de 550 millions de dollars. Cette somme permettrait de renforcer les cybercapacités du Canada, de soutenir une plus grande interopérabilité avec nos alliés, de mieux outiller le Canada pour contrer l'ensemble des cybermenaces et d'améliorer l'infrastructure des réseaux, la gestion de l'information, la connectivité et le stockage des données.

En tant que parlementaires, notre travail de surveillance des dépenses du gouvernement du Canada est l'un des rôles les plus importants que nous jouons au nom de tous les Canadiens. Ce rôle est essentiel pour maintenir la confiance dans le gouvernement, le bon fonctionnement de celui-ci et l'intégrité de notre démocratie parlementaire.

Travaux des subsides

Le gouvernement du Canada est déterminé à fournir des services essentiels aux Canadiens et à aider le pays à relever les défis et à saisir les occasions qui se présentent à lui. J'encourage tous les députés à autoriser les dépenses prévues dans ce budget des dépenses pour aider le Canada à aller de l'avant, fort et libre.

Avant de répondre aux questions des députés, je tiens à les prévenir que mon épouse est à la tribune et que mes parents nous regardent.

La vice-présidente adjointe (Alexandra Mendès): Je rappelle au député que nous ne pouvons pas souligner la présence de qui-conque se trouve à l'extérieur de la Chambre, mais, comme le député est un nouveau venu, nous allons lui laisser une chance.

La députée d'Algonquin—Renfrew—Pembroke a la parole.

Cheryl Gallant (Algonquin—Renfrew—Pembroke, PCC): Madame la Présidente, compte tenu des sommes allouées à la Défense nationale, quelle augmentation de salaire les membres des Forces armées canadiennes peuvent-ils espérer et, en particulier, quel type d'équipement peuvent-ils s'attendre à recevoir et à apprendre à manier dans le cadre de leur entraînement?

Tom Osborne: Madame la Présidente, le premier ministre et le gouvernement sont déterminés à s'assurer que les membres des Forces canadiennes, les hommes et les femmes qui servent dans les Forces canadiennes, perçoivent une rémunération appropriée, bénéficient des soins de santé et de l'assurance-maladie dont ils ont besoin pendant et après leur service, et disposent de l'équipement nécessaire pour protéger correctement le Canada.

[Français]

Jean-Denis Garon (Mirabel, BQ): Madame la Présidente, je remercie mon collègue de son savant exposé. J'en profite également pour saluer sa famille, qui est ici sur la Colline aujourd'hui.

À la fin de son exposé, mon collègue a dit quelque chose de très important. Il a dit que c'est important d'étudier les crédits, parce que c'est le rôle du Parlement et, par extension, de l'opposition que de contrôler le gouvernement et ses dépenses.

Après ce que vient de nous dire mon collègue, je me demande s'il n'est pas mal à l'aise de faire partie d'un gouvernement qui dépose le projet de loi C-5, qui n'est même pas scindé et dans le cadre duquel le gouvernement, avec les conservateurs, enlève au Parlement et aux comités toute capacité d'exercer un contrôle et de faire une analyse détaillée d'un projet de loi aussi substantiel. Comment peut-on ne pas être mal à l'aise de dire une telle chose pour les crédits et de faire complètement autrement pour tout le reste, sous prétexte qu'une ligne de la plateforme électorale libérale mentionnait ce qui est contenu dans le projet de loi C-5.

J'aimerais que mon collègue me parle des sentiments et des émotions qu'il vit lorsqu'il nous dit des choses contraires comme ça.

• (1845)

[Traduction]

Tom Osborne: Madame la Présidente, aujourd'hui, nous avons besoin d'un acte décisif et délibéré. L'unité de l'économie canadienne est cet acte. Depuis que les libéraux ont formé le gouvernement il y a à peine quelques mois, le premier ministre et le gouvernement ont les yeux rivés sur l'objectif et ils ont fait beaucoup pour lever les obstacles et stimuler la croissance de l'économie canadienne. C'est ce qui importe ici aujourd'hui.

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, c'est fort encourageant, en fait. Les gens qui suivent ce débat se feront une meilleure idée du nouveau premier ministre et du nouveau gouvernement. Le député qui vient de parler montre bien qu'il s'agit d'un nouveau gouvernement. Je crois comprendre qu'il nous fait profiter du savoir-faire qu'il a acquis en tant que ministre des Finances de Terre-Neuve, mais aussi pendant ses nombreuses années sur la scène parlementaire. Il s'exprime d'ailleurs avec éloquence sur un certain nombre de sujets.

Je poursuivrai en abordant deux aspects d'une même question. Le premier ministre a prévu l'octroi d'un important allègement fiscal dans quatre ou cinq semaines. Il s'est engagé à verser jusqu'à 2 % du PIB aux Forces canadiennes, et nous sommes saisis d'un projet de loi qui sera adopté vendredi et qui vise à bâtir une économie unifiée.

Le député peut-il nous dire ce qu'il pense des efforts importants déployés par le nouveau premier ministre et le nouveau gouvernement pour les Canadiens?

Tom Osborne: Madame la Présidente, je crois qu'il s'agit de la meilleure question à avoir été posée jusqu'à maintenant ce soir. Les dépenses en santé augmentent. Les dépenses pour les aînés augmentent. Le député a parlé du congé de taxe qui rendra les maisons plus abordables pour les premiers acheteurs et pour les Canadiens. Le projet de loi sur l'unité de l'économie canadienne lèvera les obstacles et favorisera la croissance économique dans tout le pays.

Près de 22 millions de Canadiens profiteront d'un allègement fiscal. Non seulement nous rendons la vie plus abordable, mais en plus, nous créons les conditions économiques pour consolider l'économie canadienne.

Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton—Bkejwanong, PCC): Madame la Présidente, je remercie le député d'en face d'avoir parlé des dépenses. Je crois qu'il a mentionné que 2,1 milliards de dollars seront consacrés aux hommes et aux femmes des Forces armées canadiennes, notamment pour du matériel et pour le recrutement. J'étais heureuse de l'entendre.

Je sais que le premier ministre a annoncé aujourd'hui 4,3 milliards de dollars pour l'Ukraine, en plus des 25 milliards de dollars que nous avons déjà dépensés. J'ai entendu parler de militaires canadiens qui doivent acheter eux-mêmes leurs bottes et leur matériel. Le député peut-il me dire si les 2,1 milliards de dollars dont il a parlé permettront de corriger la situation?

Tom Osborne: Madame la Présidente, comme je l'ai expliqué dans mes observations plus tôt, les 2,1 milliards de dollars s'inscrivent dans un programme de dépenses élargi pour les Forces armées canadiennes. Comme je l'ai déjà indiqué, plusieurs aspects sont ciblés. Nous investissons donc davantage pour veiller à ce que les membres des Forces armées canadiennes disposent du matériel nécessaire et à ce qu'ils soient traités avec respect, mais aussi pour veiller à rendre valorisante une carrière au sein des Forces armées canadiennes, ce qui favorisera le recrutement. En tant que parlementaires, en tant que gouvernement et en tant que pays, nous avons le devoir d'en faire une carrière valorisante et de veiller à ce que les anciens combattants reçoivent le soutien dont ils ont besoin.

Travaux des subsides

[Français]

Bienvenu-Olivier Ntumba (Mont-Saint-Bruno—L'Acadie, Lib.): Madame la présidente, j'aimerais poser une question à mon collègue. Peut-il nous expliquer de manière plus précise comment le plan Bâtir un Canada fort aidera les familles à accéder à la propriété?

• (1850)

[Traduction]

Tom Osborne: Madame la Présidente, en campagne électorale, le premier ministre et le gouvernement se sont engagés à construire jusqu'à 500 000 habitations par année de manière à rendre le logement plus abordable pour les Canadiens partout au pays, car lorsque l'offre est plus grande que la demande, les prix baissent.

Dans le cadre de ces efforts, nous avons discuté de maisons pré-fabriquées et de la possibilité d'utiliser les propriétés excédentaires du gouvernement pour y construire des logements. Il y a divers moyens de rendre le logement plus accessible et plus abordable pour les Canadiens.

Jennifer McKelvie (secrétaire parlementaire du ministre du Logement et de l'Infrastructure, Lib.): Madame la Présidente, je me demande si le député peut décrire certaines des mesures qui contribueront à rendre la vie plus abordable, en particulier pour les familles. Lors de la dernière campagne électorale, on nous a dit haut et fort qu'il s'agissait d'une question importante, et je suis sûre qu'on en a tenu compte dans le budget.

Le député peut-il nous résumer certaines de ces mesures?

Tom Osborne: Madame la Présidente, l'exemption de taxe permettra aux couples de travailleurs et aux familles d'économiser environ 800 \$ et elle rendra les maisons plus abordables pour les acheteurs d'une première propriété. Nous renforcerons l'économie et réduirons le coût des produits et des services en éliminant les obstacles dans tout le pays et en rendant les produits plus accessibles aux Canadiens. Cette mesure permettra également de créer des emplois parce que les produits fabriqués au Canada et fournis par le Canada seront plus accessibles partout au pays, étant donné qu'il n'y aura qu'une seule économie au Canada au lieu de treize.

[Français]

Maxime Blanchette-Joncas (Rimouski—La Matapédia, BQ): Madame la Présidente, le gouvernement n'a pas augmenté d'une cenne les bourses d'études aux cycles supérieurs depuis 20 ans. On nous disait que ce n'était pas une priorité. Le gouvernement a un nouvel argument de fond: il dit qu'il fera ce qu'il a dit qu'il ferait pendant la campagne électorale. Les libéraux nous ont dit qu'ils allaient investir dans la science, la recherche et l'innovation.

J'aimerais que mon collègue puisse clarifier le point suivant aujourd'hui. Y aura-t-il une indexation des bourses d'études aux cycles supérieurs, lesquelles, je le rappelle, n'ont jamais été augmentées d'un sou entre 2000 et 2024?

[Traduction]

Tom Osborne: Madame la Présidente, je n'ai pas honte de l'admettre lorsque je n'ai pas de réponse à une question; nous pourrions obtenir cette réponse pour le député en temps et lieu.

Je dirai que les libéraux offriront des possibilités aux diplômés partout au pays en créant des emplois, en bâtissant l'économie et en la rendant plus forte, et en offrant des débouchés qui permettront aux Canadiens de rester au pays pour aider à renforcer notre économie et à bâtir nos collectivités.

David Bexte (Bow River, PCC): Madame la Présidente, je partagerai mon temps de parole avec le député de Miramichi—Grand Lake.

Je prends la parole aujourd'hui au nom des gens que le gouvernement libéral a oubliés ou n'a peut-être même jamais compris: les gens qui font fonctionner le Canada. Ils sont debout avant l'aube, le café à la main, bien avant que le monde ne commence à bouger. Ils se rendent en ville pour ramasser de la nourriture pour le bétail, des pièces et du courrier. Il n'y a pas de livraison à domicile, ici. Ils démarrent un tracteur gelé à -20 degrés Celsius pour nourrir le bétail dont nous dépendons, et vice versa. Ils sèment les premières graines du printemps et portent l'espoir tranquille d'une récolte dans plusieurs mois. Ils inspectent les vaches au beau milieu de la nuit, les aident à mettre bas sous la lumière de lampes de poche et accueillent une nouvelle vie dans un monde difficile.

Ensuite, il y a la récolte, l'heure d'or. Les agriculteurs utilisent une moissonneuse-batteuse juste avant le coucher du soleil, alors que la beauté cache l'urgence, la sueur et la course contre le gel. Ce n'est pas seulement dans les champs. C'est quelqu'un qui rampe sous un camion gelé pour réparer une conduite de frein, qui soude un tuyau dans un vent de -30 degrés Celsius ou qui escalade un réservoir de forage dans le noir, couvert de graisse et de poussière, car le monde ne s'arrête pas simplement parce que les choses sont difficiles.

Ces gens nourrissent notre pays. Ils stimulent l'économie. Ils font le travail qui ne fait pas les manchettes, mais qui permet de garder les lumières allumées. Ce sont des agriculteurs, des éleveurs, des travailleurs de plateformes de forage, des camionneurs, des mécaniciens, des soudeurs, des électriciens et des techniciens de moteurs diesel. C'est le genre de personnes sur lesquelles s'appuie notre pays et dont nous dépendons encore chaque jour.

Ce ne sont pas des gens qui participent à des tables rondes au Forum économique mondial. Ils ne se rendent pas en classe affaires à des conférences sur le climat. Ils ne prétendent pas sauver le monde un étalage de vertu à la fois. Ils se lèvent avant l'aube. Ils se salissent les mains. Ils produisent quelque chose de concret. Aujourd'hui, ces Canadiens sont attaqués par un gouvernement qui semble souhaiter davantage les réprimander que les servir.

Parlons de l'obligation d'acheter un véhicule électrique, cette idée fantaisiste de l'ère Trudeau que les libéraux continuent de promouvoir. Conformément à cette politique, la vente de nouveaux véhicules à essence sera interdite d'ici 2035. À partir de 2026, soit dans quelques mois à peine, les constructeurs seront obligés de respecter des quotas de vente de véhicules électriques ou de payer des pénalités pouvant aller jusqu'à 20 000 \$ par véhicule non conforme à cette exigence. Qui paiera pour cela? Ce ne sera pas le premier ministre; il ne fait même pas sa propre épicerie. Ce seront les travailleurs canadiens, ceux qui ont besoin de leurs véhicules pour le travail — et non pour bien paraître —, et ceux qui conduisent des F-350, et non des Tesla.

Permettez-moi de vous expliquer ce que cela signifie dans une exploitation agricole. Autrefois, les élévateurs à grains étaient espacés de 12 miles, soit la distance qu'un cheval et une charrette pouvaient parcourir en une journée. Aujourd'hui, le grain doit être transporté par camion sur 30, 60, 100 miles ou plus, parce que les voies ferrées locales ont été démantelées ou laissées à l'abandon. Le seul moyen de transporter ce grain aujourd'hui est d'utiliser des camions et des remorques, et pas ceux que l'on branche sur une prise murale.

Travaux des subsides

Examinons quelques chiffres: 130 000 \$ pour un camion de service, 350 000 \$ pour un tracteur de base, plus de 1 million de dollars pour un tracteur à quatre roues motrices, 1,3 million de dollars pour une moissonneuse-batteuse, et ce ne sont que les modèles de base. Il n'existe aucun équipement électrique pouvant remplacer ces machines, absolument aucun. Pourtant, le gouvernement veut les réglementer jusqu'à les faire disparaître. Un seul règlement peut rendre toute cette flotte obsolète du jour au lendemain. Ce n'est pas une politique, c'est de la destruction économique.

Chaque aspect de la vie dans les régions rurales dépend de machines à moteur. C'est ce qui a permis à l'agriculture de passer d'une activité familiale nourrissant quelques dizaines de personnes à une activité qui nourrit aujourd'hui des centaines de milliers de personnes. C'est l'échelle dont nous parlons, et maintenant, le gouvernement veut nous faire croire que nous pouvons remplacer une moissonneuse-batteuse diesel par un jouet électrique qui se recharge en trois heures et prier pour qu'il ne tombe pas en panne avant l'arrivée du gel.

J'ai une chose à dire à propos de la véritable agriculture. Nous n'avons ni le temps de faire une pause ni le temps de recharger une pièce d'équipement lorsqu'il fait -20 degrés Celsius et que les vaches doivent être nourries. Nous n'avons pas de deuxième chance si nous ratons la période d'ensemencement ou n'arrivons pas à tout récolter avant la première neige. Nous faisons le plein de carburant en 10 minutes et non en trois heures, parce que sur le terrain, l'angoisse de l'autonomie n'est pas qu'un simple inconvénient; c'est une question de survie.

Les libéraux diront qu'il n'y a pas lieu de s'inquiéter, car ils vont aménager un réseau de bornes de recharge. Vraiment? Ils ont intérêt à s'y mettre au plus vite parce que leur propre rapport dit que leur plan nécessitera 679 000 bornes de recharge d'ici 2040, et à l'heure actuelle, il n'y en a que 30 000. Ils accusent déjà un retard de 95 %, et la politique n'est même pas encore entrée en vigueur.

De surcroît, il nous faudra doubler la capacité du réseau d'alimentation en électricité, un projet qui prendra 30 ans à réaliser, selon les estimations les plus optimistes. Qu'en est-il du coût? Ressources naturelles Canada dit qu'il faudra plus de 300 milliards de dollars pour préparer le Canada à cet avenir soi-disant sans essence. Cela représente environ 11 500 \$ par véhicule en circulation à l'heure actuelle, une taxe cachée qui sera imposée à tous les conducteurs canadiens, en plus de l'amende de coercition de 20 000 \$.

● (1855)

Pendant que le gouvernement poursuit sa chimère, les ventes de véhicules électriques s'effondrent. Après la suspension des subventions fédérales et québécoises, les immatriculations de véhicules électriques ont chuté de plus de 40 % au début de l'année 2025. Les groupes de négociants et de concessionnaires d'automobiles signalent depuis des années une baisse de l'intérêt: les stocks s'accumulent et les ventes ralentissent. Quelle est leur solution? C'est d'imposer des quotas de véhicules électriques, d'imposer une pénalité de 20 000 \$ aux constructeurs d'automobiles, puis de prétendre qu'il y a une demande des consommateurs alors que les prix montent en flèche et que les invendus s'accumulent.

GM et Ford supplient le gouvernement d'abolir cette exigence. Toyota le prévient que les gens ne veulent pas acheter ce que les libéraux les forcent à acheter. Même l'Europe, où l'idéologie écologiste est la plus dominante, donne un coup de frein. L'Allemagne et

l'Italie exigent des exceptions. Les agriculteurs protestent par milliers. Aux États-Unis, plusieurs États repoussent ou réduisent déjà leurs exigences. Cependant, au Canada, nous sautons dans le précipice parce que l'idéologie compte plus aux yeux du premier ministre que les gens qui font vivre notre pays.

Je tiens à être très clair et à dissiper un mythe entretenu par bon nombre de mes collègues libéraux d'en face. Je suis pour l'innovation. Je suis pour les énergies de remplacement et je suis pour un véritable choix sur le marché. Les secteurs de l'agriculture et de l'énergie ont été parmi les premiers à adopter les nouvelles technologies: l'équipement guidé par GPS avec une précision millimétrique; l'agriculture de précision qui conserve l'eau, les engrais et les pesticides; les images satellites quotidiennes pour surveiller la santé des champs; les appareils de forage automatisés alimentés par l'intelligence artificielle. Cependant, les technologies sont adoptées seulement lorsque cela a du sens. Je suis bien placé pour le savoir, car je participais activement à ces deux secteurs. Les gens dont je parle n'ont pas besoin que le gouvernement les pousse vers l'avenir. Ils intègrent ces technologies dans leurs entreprises au bon moment et de la bonne manière, sans obligation, sans subventions fédérales et sans intervention des libéraux.

Il n'y a rien d'écologique à détruire l'agriculture canadienne. Il n'y a rien de progressiste à priver notre pays des outils qui l'ont bâti, et il n'y a rien de juste dans une transition qui accule les agriculteurs et les camionneurs à la faillite uniquement pour permettre au gouvernement d'atteindre un quota qu'il s'est fixé. Ce n'est pas un plan de lutte contre les changements climatiques. C'est un plan qui repose sur la croyance que le gouvernement a toujours raison, un fantasme de planification centralisée imaginé par des gens qui ne sont jamais sortis le matin quand il fait -30 degrés Celsius et qui n'ont jamais changé un jeu de tuyaux hydrauliques dans l'obscurité.

Nous assistons à un démantèlement délibéré de l'économie canadienne sous le couvert de la vertu environnementale, et je ne le tolérerai pas. Je vais me battre contre cette exigence relative aux véhicules électriques. Je vais me battre pour ceux qui se lèvent avant l'aube et qui continuent à travailler longtemps après le coucher du soleil. Je vais me battre pour l'Alberta. Je vais me battre pour le bon sens, parce que si nous perdons cette bataille, si nous les laissons éliminer le diesel qui fait tourner nos machines agricoles, l'essence qui fait rouler nos camions et l'indépendance dont nous jouissons dans nos vies, nous ne serons plus un pays libre. Nous deviendrons un laboratoire. Or, je ne suis pas venu à la Chambre pour voir le Canada se transformer en expérience ratée.

● (1900)

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, le discours du député est tout simplement inacceptable. Il est factuellement inexact. Nous avons entendu l'extrême droite conservatrice. Où fait-on mention de tracteurs dans l'obligation relative aux véhicules électriques? Où parle-t-on de camions lourds dans l'obligation relative aux véhicules électriques?

Moi aussi, j'aime les agriculteurs. J'ai grandi dans les Prairies, en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba. J'étais en Alberta surtout à l'époque où j'étais dans l'armée. Cependant, le fait est que le député ne sait pas de quoi il parle. L'obligation relative aux véhicules électriques ne s'applique pas aux tracteurs.

Le député peut-il indiquer d'où il tient ses renseignements selon lesquels cette mesure s'appliquerait aux tracteurs et aux camions lourds?

Travaux des subsides

David Bexte: Madame la Présidente, je remercie le député d'en face de ses observations, car la dernière fois qu'il m'a posé une question, il a reconnu que ma position était la bonne, alors je me suis dit que c'était vraiment une bonne chose. Dans ce cas-ci, il pense que ma position est d'extrême droite, ou encore plus à droite.

Une voix: Oh, oh!

David Bexte: J'en suis extrêmement fier. J'adore cela.

Madame la Présidente, pour revenir au sujet, je dirais que ce n'est qu'un début. Nous avons déjà vu ce genre de manœuvre à maintes reprises. Je sais que ce sont les véhicules à essence qui sont visés aujourd'hui, mais tout équipement alimenté par un moteur à combustion interne pourrait être visé; ce n'est qu'une question de temps.

Connie Cody (Cambridge, PCC): Madame la Présidente, vous avez soulevé des points importants sur les répercussions que l'interdiction des véhicules à essence imposée par les libéraux pourrait avoir sur les agriculteurs et sur les collectivités rurales. Cela me rappelle encore la panne d'électricité qui s'est produite en Alberta cette année. On disait alors aux gens d'éteindre les lumières, de baisser le chauffage et d'éviter d'utiliser des électroménagers en plein hiver.

Les gens de votre circonscription craignent-ils que le fait de forcer tout le monde à se brancher au réseau électrique ne fasse qu'empirer les choses au lieu de les améliorer? Que vous disent les gens au sujet du risque que cette transition précipitée représente pour la fiabilité du réseau?

La vice-présidente adjointe (Alexandra Mendès): Je ne peux pas répondre à la députée. Celle-ci doit poser sa question à la troisième personne pour que je puisse la rediriger.

Le député de Bow River a la parole.

David Bexte: Madame la Présidente, je vous remercie de votre indulgence à l'égard d'une nouvelle députation comptant de nombreux nouveaux députés qui commencent tout juste à se familiariser avec les règles du métier.

Nous avons beaucoup parlé des inquiétudes liées à l'autonomie des véhicules électriques au cours du débat, mais des inquiétudes concernant le réseau électrique sont en train d'émerger. Les pannes d'électricité dans le monde entier, et pas seulement en Alberta et dans l'Ouest du Canada, montrent que la combinaison des différentes sources d'électricité n'est pas équilibrée, et nous n'avons pas encore tout à fait résolu ce problème. Les projections nous indiquent que, si nous augmentons constamment la demande d'électricité, la puissance disponible équivaudra à seulement la moitié de ce qui sera nécessaire, compte tenu de l'utilisation prévue. Il faudra au moins 30 ans pour que la puissance soit suffisante afin de répondre à la demande. Il y a beaucoup de craintes concernant le réseau électrique.

[Français]

Jean-Denis Garon (Mirabel, BQ): Madame la Présidente, je veux saluer mon collègue et lui souhaiter une bonne soirée. Ça risque d'être une longue soirée.

Je comprends de mon collègue qu'il a eu une belle carrière dans le monde de l'énergie, une belle carrière dans le monde des affaires et qu'il a maintenant été élu député conservateur. C'est son premier mandat.

Depuis son arrivée, depuis qu'on siège, il a voté la semaine dernière avec les libéraux pour voler 814 millions de dollars aux Qué-

bécois. Depuis cette semaine, il a voté avec les libéraux en faveur d'un bâillon, puis d'un bâillon sur le bâillon, pour court-circuiter le travail du Parlement.

Je voudrais savoir, selon son expérience comme nouveau député, s'il s'attendait à voter si souvent avec les libéraux et si cela le surprend.

• (1905)

[Traduction]

David Bexte: Madame la Présidente, je remercie le député de ses observations et d'avoir pris le temps de répondre. En fait, je ne m'attendais pas à ce que les libéraux copient autant la plateforme des conservateurs. Les libéraux n'offrent que des demi-mesures, tandis que nous sommes le parti de la construction et de la réduction du fardeau fiscal. Nous n'allons pas lésiner sur les réductions d'impôt. Je me réjouis que les libéraux appuient le programme des conservateurs. Nous préférierions qu'ils fassent enfin tout le travail au lieu de faire les choses à moitié.

Mike Dawson (Miramichi—Grand Lake, PCC): Madame la Présidente, c'est toujours un plaisir de prendre la parole à la Chambre des communes. La population de Miramichi—Grand Lake est composée de gens formidables, des gens qui ne demandent pas grand-chose au gouvernement, si ce n'est de défendre nos frontières, de protéger nos rues et de s'écarter ensuite gentiment du chemin. Or, le gouvernement libéral essaie maintenant de nous dicter quel genre de voiture nous pouvons conduire.

Le projet de gouvernement d'interdire la vente de véhicules à essence d'ici 2035 n'est pas seulement déconnecté de la réalité, il est complètement insensé. C'est le genre d'idée qui vient à l'esprit après avoir bu un café au lait dans un bar à espresso du centre-ville de Toronto, pas après un hiver rigoureux passé sur la route de Plaster Rock à Renous. C'est le projet d'une élite urbaine qui ignore les réalités géographiques, climatiques et industrielles, ainsi que la dignité du travail acharné des Canadiens qui travaillent dur pour gagner leur vie.

C'est bien simple: là d'où je viens, un camion n'est pas un jouet. Ce n'est pas un accessoire de mode, ni une solution de mobilité, comme l'a si bien dit un membre du Cabinet libéral. C'est un outil essentiel. Il sert à transporter le bois, à remorquer les bateaux et à déneiger les allées. Il sert à transporter les enfants au hockey et les parents chez le médecin. On ne peut pas attacher 10 panneaux de placoplâtre sur le toit d'une voiture à hayon et appeler cela du progrès. À moins que quelqu'un ait trouvé le moyen de parcourir 500 kilomètres à -30 degrés Celsius, avec une batterie et sans chargeur à l'horizon, je suggère aux libéraux d'arrêter d'essayer de réinventer la roue. Toute voie vers un avenir énergétique plus propre doit avancer au rythme des possibilités, et non des idéologies.

Le premier ministre dit que le progrès est son cheval de bataille. Eh bien, permettez-moi de dire quelque chose au sujet du progrès. Le progrès ne consiste pas à obliger une mère seule de Blackville à acheter une voiture électrique de 70 000 \$ qu'elle ne peut pas recharger et dont elle ne veut pas. Le progrès ne consiste pas à remplacer le mécanicien de la famille par un technicien en mise à jour logicielle approuvé par le gouvernement. Le progrès ne consiste pas à fermer les concessionnaires, les garages et les chaînes d'approvisionnement qui permettent au Canada rural de fonctionner. Si le gouvernement veut construire des véhicules électriques, c'est très bien, mais il n'a pas à détruire le moteur à combustion dont dépend notre société moderne.

Travaux des subsides

N'oublions pas que la liberté ne concerne pas le droit de vote, mais bien le droit de choisir. Soyons réalistes: il n'est pas question d'environnement. S'il était question d'environnement, nous serions plutôt en train de débattre d'un réseau national de bornes de recharge et d'un plan pour construire des bornes de recharge plus fiables. S'il était question d'environnement, nous parlerions de la résilience du réseau, de l'accès dans les régions rurales, de l'élimination des batteries et du coût, actuel et futur, de l'électricité.

Le gouvernement a-t-il un plan pour permettre à tous les Néo-Brunswickois de brancher leurs véhicules imposés par les libéraux à 18 heures en janvier? À Miramichi, le courant faiblit quand le voisin utilise le micro-ondes pendant le bulletin de nouvelles du soir. Nos infrastructures électriques peuvent à peine répondre à la demande actuelle. Qu'est-ce que les libéraux ont décidé de faire? Ils ont décidé de saturer le réseau, de doubler les factures d'électricité, de faire planter le système, puis de blâmer les provinces.

Nous savons que le gouvernement libéral préfère que les Canadiens restent à la maison. Nous l'avons constaté lors de la pandémie, et c'est ce que nous observons encore aujourd'hui dans la fonction publique fédérale, qui est toujours sur Zoom, toujours en sourdine et toujours en pause. C'est peut-être cela, le plan. Peut-être que les libéraux ne veulent pas que les gens prennent le volant. Peut-être qu'ils ne veulent pas qu'ils sortent de chez eux, qu'ils aillent travailler ou qu'ils emmènent leurs enfants à la patinoire. Ils veulent peut-être que les Canadiens restent chez eux et qu'ils soient dépendants, branchés à Internet et impuissants parce que le gouvernement a des slogans, et non des solutions.

Le gouvernement a une stratégie, je tiens à le dire clairement. Il y a un mois à peine, en pleine campagne électorale fédérale, les libéraux ont promis de se faire passer pour des conservateurs et d'abolir la taxe sur le carbone. C'est ce que les Canadiens ont entendu. Ce que les Canadiens n'ont pas entendu et que les libéraux n'ont pas dit, c'est que leur véritable plan consistait à remplacer la taxe par quelque chose de pire encore. Ils n'ont pas dit, alors, qu'ils voulaient interdire les véhicules que les Canadiens utilisent pour leur travail, leur vie familiale et leurs diverses activités.

Il ne s'agit pas d'un changement d'opinion, mais d'un tour de passe-passe. Le premier ministre n'a pas simplement éliminé la taxe sur le carbone: il l'a remplacée par quelque chose de pire encore, soit l'interdiction des émissions de carbone. Après tout, au lieu de taxer l'essence que les gens mettent dans leur camion, pourquoi ne pas simplement faire le nécessaire pour qu'ils n'aient jamais le droit d'en posséder un? Les libéraux n'ont pas interdit la tarification du carbone parce qu'ils avaient changé d'avis. Ils l'ont abandonnée parce qu'ils blâmaient la chose même qu'ils avaient pris l'habitude de taxer. C'est très libéral de leur part. Ils n'ont pas besoin de taxer l'essence puisqu'ils comptent interdire le moteur qui la consomme.

La seule chose que ce plan va assurément réduire, c'est la liberté: la liberté de gens d'acheter le véhicule de leur choix, de vivre là où ils veulent et d'utiliser le moyen de transport qui convient le mieux à leur famille et à leur emploi. C'est purement et simplement une ingénierie typique du gouvernement libéral. Le hic, c'est que les travailleurs du Nouveau-Brunswick ne vont pas échanger une camionnette solide, fiable et résistante à la rouille pour une cannette de boisson gazeuse en plastique sur roues parce qu'un sous-ministre en col roulé à Ottawa en a décidé ainsi.

• (1910)

Les gens de Miramichi—Grand Lake n'aiment pas se faire dire qu'ils sont retardés simplement parce qu'ils savent comment se servir d'une scie mécanique et changer l'huile de leur propre véhicule, et ils ne veulent certainement pas qu'un premier ministre qui a passé 10 ans à siroter du champagne à la Banque d'Angleterre vienne leur faire la leçon. Ce plan est une giflle au visage pour le Canada rural. C'est une giflle au visage pour tous les gens de métier, les agriculteurs, les chasseurs et les entrepreneurs au pays. Encore une fois, le gouvernement pense qu'il sait mieux que les gens qu'il est censé servir ce qui est bon pour eux. N'oublions pas qu'une fois que le gouvernement aura retiré aux gens la capacité de choisir leur véhicule, il ne s'arrêtera pas là. Aujourd'hui, ce sont les véhicules à essence; demain, ce seront les chaudières, les poêles à bois, voir les barbecues.

On ne peut appeler cela un choix quand il n'y a qu'une option sur la tablette. Ce plan ne vise pas à réduire les émissions; il vise à renforcer la mainmise du gouvernement. Il ne vise pas à sauver la planète; il vise à permettre au gouvernement de dicter le type de véhicule que nous achetons. Il ne vise pas à lutter contre les changements climatiques; il vise à conformer les Canadiens à la volonté du gouvernement.

La vérité, c'est que cette interdiction ne sauvera pas l'environnement, mais qu'elle rendra la vie plus difficile, plus froide et plus chère pour des millions de Canadiens. Ce ne sont pas les élites du centre-ville ou les adeptes de Tesla qui paieront le prix fort. Ce seront les mécaniciens qui entretiennent les véhicules diesel, les travailleurs forestiers, les jeunes familles de Doaktown qui ont déjà du mal à joindre les deux bouts.

Par votre intermédiaire, madame la Présidente, je dis au gouvernement qu'il doit faire marche arrière. Il doit abandonner cette interdiction. Il doit laisser les Canadiens décider eux-mêmes.

Le Parti conservateur ne craint pas l'avenir; nous y croyons. Nous croyons aux gens et nous croyons à la liberté de choix. Nous savons que les meilleures décisions ne viennent pas d'Ottawa, mais des Canadiens ordinaires qui paient et vivent avec les conséquences. Le Parti conservateur respecte le bon sens des Canadiens et a confiance en eux, car la seule chose plus dangereuse qu'un gouvernement qui veut retirer son camion à quelqu'un, c'est un gouvernement qui pense en savoir plus que celui qui conduit le camion en question. Si le premier ministre veut nous retirer nos camions, il ferait mieux de venir avec un convoi.

[Français]

Yves Perron (Berthier—Maskinongé, BQ): Madame la Présidente, j'ai écouté bien attentivement le discours de notre collègue, qui parlait de la motion de l'opposition, dont l'étude est maintenant terminée. Je lui demanderais s'il a quelque chose à dire sur le budget principal des dépenses, puisque nous sommes rendus à l'étudier.

Je suis conscient que, dans le cadre de l'étude du budget principal des dépenses et du budget supplémentaire des dépenses, on peut parler de différents sujets, mais, là, je n'ai pas entendu parler beaucoup du budget.

J'aimerais entendre mon collègue parler des dépenses.

Travaux des subsides

[Traduction]

Mike Dawson: Madame la Présidente, on en revient aux mêmes vieilles politiques inefficaces de l'ancien ministre qui nous a causés ces problèmes. Je ne peux pas en dire beaucoup plus: un ministre raté du gouvernement précédent qui est toujours ministre et qui commettra d'autres erreurs au cours des quatre prochaines années.

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, on peut se sentir assez déprimé en écoutant le député d'en face décrire sa vision des choses. Cela me fait penser à Pierre Poilievre qui parcourait le pays en répétant que rien n'allait plus au Canada.

Nous pouvons examiner le nombre d'initiatives prises dans le dossier dont la Chambre débat actuellement, qu'il s'agisse de la réduction d'impôt pour les Canadiens, de l'élimination de la TPS pour les acheteurs d'une première propriété ou, pour la première fois, de l'affectation de 2 % du PIB aux Forces canadiennes. J'aimerais savoir si le député a quelque chose à dire au sujet de ces initiatives. Ce sont les initiatives dont nous débattons ce soir.

● (1915)

Mike Dawson: Madame la Présidente, depuis quatre semaines, si je ne me trompe pas, ce côté-ci de la Chambre écoute le député d'en face se féliciter et se vanter de toutes les bonnes choses que le gouvernement a accomplies. Eh bien, le pessimisme qui règne de ce côté-ci de la Chambre provient du pessimisme de tous les Canadiens à qui nous avons parlé, à chaque porte où nous avons frappé, au sujet des 10 dernières années d'un gouvernement qui a échoué et qui semble s'être faufilé pour obtenir un autre mandat. Le pessimisme vient de l'autre côté, à cause de tout ce que font les libéraux et de ce qu'ils ont fait au cours des 10 dernières années.

[Français]

Jean-Denis Garon (Mirabel, BQ): Madame la Présidente, mon collègue nous a encore parlé de la motion de l'opposition. Je regarde l'ordre du jour. Nous sommes rendus à débattre du budget principal des dépenses. C'est un peu difficile de savoir si mon collègue sait où on en est dans l'ordre du jour.

Je vais poser une question très simple. Mon collègue peut-il nous dire ce que sont le budget principal des dépenses et le budget supplémentaire des dépenses?

[Traduction]

Mike Dawson: Madame la Présidente, ces exigences ont été présentées par le ministre précédent. Nous discutons du budget des dépenses, et je venais de commencer à parler des 40 000 \$ que cela coûtera à chaque personne qui achètera un nouveau véhicule.

Marc Dalton (Pitt Meadows—Maple Ridge, PCC): Madame la Présidente, c'est ahurissant de voir ce que les libéraux font avec ces exigences relatives aux véhicules électriques et de penser aux répercussions qu'elles auront sur les Canadiens. Je pense en particulier à la Colombie-Britannique. Je représente une circonscription de la région métropolitaine de Vancouver.

Les véhicules électriques fonctionnent à l'électricité, et le fait est que...

Des voix: Oh, oh!

Marc Dalton: Oui, les libéraux peuvent applaudir, mais ils ne tiennent pas compte des répercussions sur le réseau électrique ni de la demande de production d'électricité. Naguère, la Colombie-Bri-

tannique produisait et exportait de l'électricité, mais maintenant, elle en importe. Le nouveau barrage du site C a été achevé l'an dernier, et on a constaté une hausse de 8 % dans le réseau électrique, mais on aura besoin de deux autres barrages d'ici 2030 simplement pour répondre à l'augmentation de la demande, et cela a beaucoup à voir avec les exigences relatives aux véhicules électriques. Nous ne sommes tout simplement pas prêts.

Les libéraux foncent tête baissée parce qu'ils disent que c'est au nom de l'environnement. Au nom de l'environnement, ils causent beaucoup de problèmes. Je dirai également qu'il y a eu beaucoup de résistance de la part du secteur environnemental quand ces barrages ont été proposés. Le député pourrait-il nous dire ce qu'il en pense?

Mike Dawson: Madame la Présidente, je ne sais pas ce qui se passe en Colombie-Britannique, mais je sais que le Nouveau-Brunswick n'est absolument pas prêt pour un parc automobile composé exclusivement de véhicules électriques. L'hiver, notre réseau électrique est en permanence sollicité au maximum. S'il tombe deux centimètres de neige, les pannes d'électricité durent des jours.

[Français]

Jean-Denis Garon (Mirabel, BQ): Madame la Présidente, j'aimerais vous souhaiter une bonne soirée. Ce sera possiblement une longue soirée pour vous aussi.

Étant donné que c'est peut-être mon dernier discours avant que la Chambre ajourne dans les prochains jours, je profite de l'occasion pour souhaiter une très bonne Saint-Jean-Baptiste, une bonne fête nationale à tout le monde dans ma circonscription. Nous allons fêter en grand. Nous allons fêter notre fête nationale, notre nation de langue française au Québec. Nous allons fêter ça de Saint-Placide à Kanesatake, à Oka, jusqu'à Saint-Joseph-du-Lac. Nous allons fêter à Sainte-Marthe-sur-le-Lac et dans tous les secteurs de Mirabel, ainsi qu'à Saint-Eustache. Il y a un nouveau morceau de ma circonscription à Saint-Eustache et j'ai bien l'intention d'occuper ce terrain. Je veux dire à tous les citoyens de ma circonscription que j'ai hâte de les voir. Une fois que la Chambre sera ajournée dans ce contexte démocratique très troublant, ça me fera plaisir d'aller passer du temps sur le terrain et d'aller voir les gens qui m'ont élu. J'ai très hâte.

J'ai commencé mon discours comme ça parce que nous devons trouver nos moments de joie à la Chambre. Il faut les trouver parce que c'est triste, ce qui se passe à la Chambre. C'est triste, l'étude des crédits. La situation est triste et ce qui est encore plus triste, c'est que j'ai oublié de dire que j'allais partager mon temps de parole avec le député de Berthier—Maskinongé. Partager mon temps de parole avec mon whip que j'adore est un autre moment de joie. Il faut les trouver, ces petits moments. Ça, c'en est un. L'étude des crédits, c'est très triste.

C'est difficile d'avoir la vérité de la part des ministres et du gouvernement. Je vais donner un exemple que j'ai mentionné lorsque j'ai posé une question tout à l'heure. Le ministre des Finances n'est pas censé être un colporteur de fin de semaine et un vendeur de barres de chocolat. Il est le ministre des Finances.

Travaux des subsides

Jeudi dernier, nous lui avons parlé du fait qu'il avait manqué de fonds pour les subventions dans le programme Incitatifs pour les véhicules zéro émission. Nous lui avons parlé du fait qu'il avait regardé dans les yeux les concessionnaires automobiles du Québec qui ont avancé de leur propre poche 70 % des montants qui étaient dus par le fédéral. Nous avons demandé au ministre s'il avait l'intention de tenir sa promesse et de financer les subventions qui manquaient. Le ministre, évidemment, qui ne répond jamais à une question, a pataugé. Il n'a pas répondu. Il a dit une chose à gauche et une chose à droite. Finalement, il n'a pas répondu à la question.

Aujourd'hui, nous avons reposé la question au secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, que nous adorons parce qu'il fait un très bon spectacle, entre autres choses. Nous lui avons demandé si le gouvernement avait l'intention de remettre l'argent qu'il devait à nos concessionnaires, qui sont des PME. Il y en a dans ma circonscription et les gens m'en parlent. Le secrétaire parlementaire m'a félicité. Il m'a dit de continuer à faire du lobby dans les corridors et il m'a dit que j'allais y arriver.

Vingt minutes plus tard, nous avons pu lire un article de journal dans lequel la ministre annonçait que le programme allait être réactif. Or, on n'a toujours pas les crédits. Avec les libéraux, on attend que l'argent soit là pour le croire. Toutefois, il y a eu une annonce. Nous avons de la difficulté à avoir de l'honnêteté et la vérité de la part des libéraux. Franchement, la conclusion que nous tirons de toute cette étude des crédits, c'est que le gouvernement prend des décisions à la petite semaine. Les libéraux ne savent pas la semaine d'avant ce qu'ils vont annoncer la semaine d'après. Les dépenses militaires, c'est peut-être une bonne nouvelle. On ne sait même pas s'ils ont inventé ça la veille, l'avant-veille ou trois jours avant. On ne le sait pas.

C'est la même chose pour le remboursement aux Québécois des remboursements de la taxe sur le carbone non payée par les huit autres provinces. Pendant la campagne électorale, les libéraux se sont dit qu'ils allaient abolir la taxe sur le carbone, mais qu'ils allaient donner quand même un remboursement anticipé à des provinces qui ne l'avaient pas payée. Durant l'étude des crédits, nous avons dit au ministre des Finances qu'il devait 814 millions de dollars aux Québécois et nous lui avons demandé de confirmer rigoureusement que ces chèques avaient été versés avant que la taxe ne soit perçue. Nous le lui avons demandé une fois, deux fois, trois fois, quatre fois, mais le ministre ne voulait pas répondre. Finalement, il nous a fait la démonstration de la drôle de relation qu'il a avec la vérité, c'est le moins qu'on puisse dire.

Hier, le directeur parlementaire du budget, M. Giroux, était au Sénat. J'ai les bleus du Sénat devant moi. M. Giroux a dit: « La Remise canadienne sur le carbone (RCC), c'est un versement anticipé de ce que les gens vont payer en taxe carbone pour utiliser ce mot-là. Puisque le rabais a été versé en avril, mais qu'il n'y a plus de taxe carbone perçue, ce sont les fonds qui viendront du Fonds consolidé puisqu'il n'y aura pas de remise ou de surcharge sur les carburants. Cela viendra du Fonds consolidé. »

Ça viendra donc du Fonds consolidé et ce sera payé par les Québécois. C'est ce que le directeur parlementaire du budget a dit hier au Sénat. Le Sénateur Forest a redemandé: « À [ce] moment-là, tout le monde va payer [...] » Cela inclut les Québécois. M. Giroux, le directeur parlementaire du budget, a répondu: « Exactement [...] »

• (1920)

Le directeur parlementaire du budget ferait un bon ministre des Finances, parce qu'il sait de quoi il parle, il nous dit la vérité et il dit les choses clairement. Le corollaire de ce qui a été dit hier au Comité sénatorial permanent des finances nationales, c'est que les Québécois ont payé l'achat de votes par les libéraux. Les libéraux ont acheté des votes. Ils ont donné des chèques de remboursement. Toutefois, ce n'était pas un remboursement, parce que, si cela n'a pas été payé, cela ne peut pas être remboursé. On a volé les Québécois, et ces derniers doivent être remboursés. C'est ainsi que se déroule l'étude des crédits. On dépose une motion et les conservateurs s'allient avec les libéraux pour voler les Québécois.

Tantôt, le député conservateur de Bow River a dit que les conservateurs allaient voter avec les libéraux et qu'ils ne s'attendaient jamais à ce que les libéraux leur volent autant d'idées. Ce ne sont pas des idées qu'ils volent, ce sont les Québécois. Où a-t-on inscrit dans la plateforme libérale qu'on allait voler les Québécois? Où a-t-on inscrit dans la plateforme conservatrice qu'on allait voler 814 millions de dollars aux Québécois? On est en train de me dire que les libéraux ont volé cette idée dans la plateforme conservatrice. C'est cette relation trouble avec la vérité qui nous empêche de faire correctement les travaux sur les crédits et les travaux des subsides.

C'est sans parler du projet de loi C-4, que le gouvernement a déposé et qui va être adopté sans étude, ou presque. On dit que c'est urgent, parce que les gens ont besoin de la baisse d'impôt immédiatement. L'avis de motion des voies et moyens fait que les gens ont déjà droit à la baisse d'impôt. Elle s'applique maintenant. On a tout le temps qu'on veut pour étudier correctement le projet de loi et inviter des témoins en comité, notamment en ce qui a trait aux mesures sur le logement, sur lesquelles nous avons des questions techniques à poser. La baisse d'impôt s'applique déjà. Dans cette situation, les libéraux et les conservateurs ont une relation malsaine avec la vérité.

C'est la même chose pour le projet de loi C-5, qui aurait dû être séparé en deux. Dans ce cas-là, les ministres ne viendront pas mentir en comité, car ils ne témoigneront pas. On sait qu'il y a un culte de la personnalité chez les libéraux. Les libéraux pourraient presque faire une affiche du premier ministre à la Mao Zedong et tous se prosterner à ses pieds. C'est un culte de la personnalité.

Le premier ministre nomme le ministre qu'il veut et le ministre peut sélectionner des projets. Après cela, il peut faire des évaluations bidon. Quand il met son projet dans en annexe et sur une liste, toutes les lois qui auraient pu permettre de protéger les citoyens, l'environnement et les écosystèmes sont suspendues. Les libéraux nous disent que nous allons bâtir un Canada fort avec cela. Qu'on arrête de dire cela. Quand le pipeline va être bâti, Donald Trump ne sera plus au pouvoir depuis six ou sept ans. Cela donne un pouvoir de lobbying épouvantable à certaines compagnies auprès du ministre. Cela donne un pouvoir discrétionnaire au premier ministre. Or, les libéraux nous disent que les ministres ne viendront pas témoigner. Les ministres libéraux sont trop occupés pour venir témoigner.

Travaux des subsides

Les conservateurs, bien qu'ils soient en faveur du projet, on les comprend, votent pour museler le Parlement. La nouvelle mode chez les libéraux, c'est de nous dire que c'était dans leur programme électoral et que cela se substitue au travail des législateurs. Était-ce écrit dans leur programme électoral? Où a-t-on écrit, dans la plateforme électorale libérale, que la plateforme se substituerait aux législateurs si les libéraux étaient élus, ne serait-ce que de façon minoritaire?

Le problème dans tout cela, c'est qu'on a un premier ministre qui ne comprend pas qu'il est premier ministre. Le premier ministre pense qu'il est PDG. Il pense qu'il peut mépriser la Chambre. Il pense qu'il peut mépriser nos travaux. Il pense qu'il peut mépriser nos comités. Il pense qu'il est PDG, mais, fort heureusement, il est actionnaire minoritaire. Il n'a pas la majorité des sièges. Réalisez-t-on que ce monsieur se comporte comme l'actionnaire majoritaire du Canada, comme le PDG du Canada? Les conservateurs, que je regarde dans les yeux, devraient avoir honte, puisqu'ils lui donnent ce pouvoir.

On n'a pas présenté de budget. Le cadre financier des libéraux était erroné et fait de façon incompétente. On avait budgété des revenus de 20 milliards de dollars provenant des mesures de rétorsion tarifaires. On est rendu à 1,6 milliard de dollars. De toute évidence, on n'obtiendra pas le montant de 20 milliards de dollars. On prévoyait de payer les baisses d'impôt avec ce montant. Ce cadre était dans la plateforme électorale des libéraux. Comment se fait-il qu'on ne présente pas de budget? Pourquoi cela ne se substitue-t-il pas aux législateurs?

Voilà le problème. Le problème, c'est que nous ne sommes pas en mesure de faire notre travail comme parlementaires, parce que ni le gouvernement ni les ministres ne nous accordent le respect minimal dont nous aurions besoin pour faire notre travail. Je pense qu'on ne peut que s'en désoler. On doit aussi se désoler de l'appui qu'ont octroyé les conservateurs à ce processus.

• (1925)

[Traduction]

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, le député a demandé où dans le programme électoral il était question du projet de loi C-5. Je recommande au député d'en face d'en lire la première page. Cette page résume l'essence de ce dont le Parti libéral a parlé tout au long de la campagne électorale: l'unité de l'économie canadienne. Le projet de loi C-5 vise à unifier l'économie canadienne. Pourquoi le premier ministre a-t-il rencontré tous les premiers ministres provinciaux? C'était pour parler de ce projet.

Il y a eu des élections le 28 avril et les Canadiens nous ont accordé leur confiance, après quoi il y a eu des réunions et des projets de loi. Seuls le Bloc et certains députés indépendants s'y opposent. Les conservateurs et les libéraux respectent le résultat des élections du 28 avril. Pourquoi le Bloc ne le respecte-t-il pas?

• (1930)

[Français]

Jean-Denis Garon: Madame la Présidente, mon collègue ne semble pas avoir compris mon discours, bien que nous avons d'excellentes et d'excellents interprètes ici. En fait, on dirait plutôt qu'il n'a pas écouté mon discours.

Voici ce que j'ai demandé: où est-il écrit, dans la plateforme électorale libérale, qu'une phrase en première page se substitue à la volonté du législateur et au travail en comité? Je ne l'ai pas, cette réponse-là. Notre collègue se lève et dit qu'il y a seulement nous qui sommes contre ce projet de loi.

Ce que nous voulons, c'est étudier ce projet de loi, inviter des témoins et faire notre travail parlementaire. Comme je l'ai dit, je sais que les conservateurs sont en faveur de ce projet de loi. Je sais que nous ne pensons pas pareil et je respecte ça. Ce pour quoi j'ai moins de respect, c'est le fait qu'ils court-circuitent le travail parlementaire qui nous mènerait peut-être à en adopter une meilleure version. Ça, dans la tête du secrétaire parlementaire, ça ne rentre pas vite.

Laila Goodridge (Fort McMurray—Cold Lake, PCC): Madame la Présidente, en écoutant le discours de mon collègue, j'ai noté qu'il a commencé par adresser ses vœux pour la Saint-Jean-Baptiste. Je tiens à souligner que cette fête est célébrée par des Canadiens français partout au pays. À mon tour, je veux souhaiter une joyeuse Saint-Jean-Baptiste à mes concitoyens franco-albertains, puisque cette célébration ne se limite pas au Québec.

Cela dit, j'aimerais poser une question à mon collègue: selon lui, pourquoi les libéraux ont-ils si peur de faire preuve de transparence et de rendre des comptes au Parlement?

Jean-Denis Garon: Madame la Présidente, ma collègue de Fort McMurray—Cold Lake est une députée avec qui j'ai eu beaucoup de plaisir à travailler. Nous sommes loin de nous entendre sur tout, mais c'est le genre de collègue avec qui nous pouvons toujours bien travailler. Je dois quand même lui rappeler qu'évidemment, au Québec, nous fêtons la fête nationale qui, par un pur fruit du hasard, arrive le même jour que la Saint-Jean-Baptiste. Nous souhaitons une bonne Saint-Jean-Baptiste à tous les francophones du Canada.

Les libéraux, c'est un gouvernement usé. Ce n'est pas vrai que c'est un nouveau gouvernement. Ça fait une dizaine d'années qu'ils sont là. Je vais dire ceci très directement et très candidement à ma collègue: les conservateurs ont une responsabilité quant au fait de contrôler ce gouvernement. Or, après seulement trois semaines, les conservateurs ont voté en faveur d'une motion de bâillon. Ils ont également voté pour un bâillon sur le bâillon. C'est quasiment un mauvais film — il n'y a plus de suspense et il y a des longueurs. Les conservateurs ont en outre voté contre une motion pour voler de l'argent aux Québécois.

Ce n'est pas à moi qu'il faut demander pourquoi les libéraux ont peur de la transparence. C'est à elle de s'adresser à son propre parti et de demander aux officiers de son parti pourquoi ils ne font pas leur travail d'opposition officielle et pourquoi un parti comptant seulement 22 sièges a besoin de le faire à leur place.

[Traduction]

Tom Osborne (secrétaire parlementaire du président du Conseil du Trésor, Lib.): Madame la Présidente, le député est un grand orateur. J'aime écouter ses interventions. Je vais apprendre le français; je m'y engage afin de pouvoir l'écouter sans l'aide d'un interprète.

Les conservateurs disent que nous n'allons pas assez loin dans le domaine du pétrole et du gaz. Le Bloc, pour sa part, affirme que nous allons trop loin. Nous essayons de raffermir l'économie canadienne.

Travaux des subsides

Le député vient de dire que le gouvernement libéral est usé. Nous avons un nouveau premier ministre et on nous a critiqués à la Chambre pour être revenus sur certaines décisions prises par le gouvernement précédent. Le député est-il d'accord avec les nouvelles décisions et la nouvelle orientation prises par le gouvernement? C'est ce pour quoi les Canadiens ont voté.

[Français]

Jean-Denis Garon: Madame la Présidente, si on met une nouvelle étiquette sur un pot de beurre d'arachide périmé, il y a encore la même affaire dans le pot. Il faut arrêter de me dire que c'est un nouveau gouvernement.

Par ailleurs, nous n'avons pas parlé du pétrole en tant que tel. J'ai parlé des réglementations environnementales parce qu'il m'apparaît que, pour les conservateurs et les libéraux aujourd'hui, une réglementation environnementale est seulement bonne lorsqu'elle ne fait pas son travail et qu'elle laisse tout passer. Nous remettons en question les processus par lesquels les approbations de projets sont faites et nous contestons le fait que beaucoup de lois qui sont très importantes et qui font partie de ce qui protège les Canadiens puissent être suspendues.

Nous demandons un comité. Mon collègue verra en comité si nous sommes contre tout.

Alexis Brunelle-Duceppe (Lac-Saint-Jean, BQ): Madame la Présidente, lors de la dernière législature, on a vu le NPD voter avec les libéraux pour adopter un bâillon après l'autre. Ensuite, on a vu ce qui est arrivé lors des dernières élections générales.

Est-ce que mon collègue pense que les libéraux sont en train de jouer la même partie avec les conservateurs que celle qu'ils ont jouée avec le NPD, en les forçant à voter avec eux pour adopter un bâillon après l'autre?

Les conservateurs ne se tirent-ils pas dans le pied en faisant ça?

• (1935)

Jean-Denis Garon: Madame la Présidente, ce que font les conservateurs est incompréhensible. Ils nous disent que les libéraux volent leurs idées, alors nous leur proposons d'étudier le projet de loi en comité. Les conservateurs prennent part au débat en disant que les libéraux ne vont pas assez loin. Ils ont l'occasion de bonifier le projet de loi C-5 pour se faire voler encore plus d'idées, mais ils s'en privent.

Je pense qu'un jour, ils vont payer pour ça.

Yves Perron (Berthier—Maskinongé, BQ): Madame la Présidente, c'est un honneur de prendre la parole à la Chambre.

À l'image de mon collègue de Mirabel, je vais moi aussi saisir l'occasion de souhaiter une très joyeuse fête nationale à tous les résidents de ma magnifique circonscription, Berthier—Maskinongé. Je suis content, parce que mon collègue et moi sommes souvent en symbiose idéologique. Moi aussi, j'ai pris la décision de prioriser le nouveau secteur de ma circonscription. J'irai visiter d'abord les gens de Saint-Sulpice et bien sûr les autres, tous ceux que nous sommes capables d'aller rencontrer dans le peu de temps que nous avons pour couvrir notre immense territoire.

Cela étant dit, nous débattons aujourd'hui du budget principal des dépenses et du budget supplémentaire des dépenses. Nous sommes contents de parler des dépenses, de venir témoigner et de donner notre avis. Cependant, on sait que le budget supplémentaire des dépenses et le budget principal des dépenses, ce sont des dépenses qui

avaient déjà été annoncées. Il ne s'agit pas d'une nouvelle vision. On annonce les rajustements de dépenses et les changements de postes budgétaires. Nous aurions beaucoup aimé, surtout avec l'arrivée de la nouvelle étiquette sur le pot de beurre d'arachide, c'est-à-dire le nouveau premier ministre, connaître la vision et savoir où on s'en va. Alors qu'on nous annonce des baisses d'impôt, nous aurions aimé pouvoir prendre des décisions éclairées, intelligentes et censées. Il y a des gens à la maison qui nous regardent. Assez ironiquement, les gens à la maison font un budget. Les gens normaux font des budgets. Avant de faire quelque dépense que ce soit, ils prévoient et déterminent où ils vont prendre l'argent. Ceux qui ne font pas de budget, à un moment donné, ils arrivent le nez sur un mur et font des faillites personnelles ou des trucs comme ça. Ce n'est pas ce que nous souhaitons pour le gouvernement. Je le répète: il commence à se faire tard, il reste quelques jours, mais il aurait été raisonnable de produire un vrai budget. Faute de ça, nous allons parler du budget principal des dépenses et du budget supplémentaire des dépenses.

Je dois dire que je suis assez en faveur de l'augmentation des dépenses dans le secteur militaire, dans le secteur de la défense. Dans la dernière législature, c'était assez ironique parce qu'on se retrouvait la plupart du temps à être la seule formation politique à prôner le respect de la demande de l'OTAN de consacrer 2 % du budget à la défense. Je dis que c'est ironique, parce que souvent, on nous demande ce que nous faisons ici puisque nous voulons faire l'indépendance du Québec et on nous dit que nous venons causer du trouble.

C'est la démonstration que le Bloc québécois est, la plupart du temps, l'adulte dans la pièce ou le raisonnable. C'est donc nous qui continuons à demander un budget, malgré le fait que les conservateurs nous ont laissés tomber au combat. Ils ont décidé de plier l'échine devant le gouvernement, qui nous demande de fermer les yeux et de voter sans savoir ce qui va arriver. Nous sommes encore là et c'est nous qui étions là au moment où il fallait parler d'ingérence étrangère. C'est nous qui étions là quand il était temps de parler des dépenses militaires. Je suis donc quand même agréablement presque surpris de voir ces nouvelles intentions, parce que, dans le monde dans lequel nous vivons, malheureusement, ça en prend.

Il faut le faire de façon intelligente. Il faut le faire de façon à prévoir l'avenir. On parle d'augmenter le recrutement et de fournir de l'équipement. Il y a une petite inquiétude là où on a l'air de vouloir se concentrer sur des petites dépenses rapides pour bien paraître dans le budget. Peut-être qu'il faut inclure là-dedans une vision à long terme d'équiper adéquatement les gens qui nous défendent. J'ai eu ce doute en lisant les documents. Néanmoins, je ne dirai pas que nous ne sommes pas d'accord sur les principes.

Travaux des subsides

Ce que nous constatons avec surprise dans le budget principal des dépenses, c'est l'augmentation de ces dernières. C'est dommage que les gens ne soient pas tout le temps là — je n'ai nommé personne, donc j'ai le droit de dire ça de façon générale. Ils ne sont pas tout le temps là pour écouter nos discours, mais des fois, ils nous disent des choses et nous aimerions pouvoir leur répondre. Ils nous disent souvent qu'ils l'avaient dit en campagne électorale, que c'est écrit dans leur programme et que nous devons aller lire la page 1. Or, durant la fameuse campagne, il y a des gens qui nous disaient qu'ils allaient limiter l'augmentation des dépenses à 2 %. Ils nous ont dit ça. Maintenant, ces dépenses atteignent 8 %. Ça n'est pas rassurant. Passer de 2 % à 8 %, c'est le produit d'une multiplication par quatre. J'espère que tout ne sera pas multiplié par quatre tout le temps, partout et dans tout, sinon ça ne s'équilibrera pas à la fin du mois. C'est pour ça que nous demandons à avoir un budget. C'est pour savoir où on s'en va.

• (1940)

Ce qui est encore plus triste, c'est que le gouvernement fait des coupes à certaines places. En fait, les dépenses augmentent à peu près tout le temps, sauf à l'Agence du revenu du Canada, je n'ai pas trop compris pourquoi. Qu'est-ce qui se passe? Arrête-t-on de récolter? Pourtant, il me semble qu'il y a bien des places où on pourrait investir, notamment dans la recherche visant à légiférer sur les paradis fiscaux. Or, je ne pense pas que l'étiquette sur le beurre d'arachide soit bien intéressée à ce qu'on fouille dans ce secteur. C'est peut-être parce qu'au verso de l'étiquette, il y a quelques placements dans les pays étrangers qui leur font épargner de l'impôt. Je ne dis pas que quelqu'un a fait quelque chose d'illégal, mais, quand des gens comme ça se permettent de faire la leçon aux autres et que, quand qu'on leur pose la question quant à savoir si c'est moral, ils nous répondent que ce sont des fonds de pension, j'ai de la misère à ne pas me choquer. On nous dit qu'ils sont plus rentables parce qu'ils n'ont pas payé d'impôt, mais que, quand on va donner l'argent aux petits vieux, eux autres vont payer de l'impôt. Ce que j'entends quand je me fais répondre ça, c'est que la peuplade, la populace, va payer de l'impôt, alors qu'eux autres, en haut, n'ont pas à payer parce qu'ils nous planifient un avenir meilleur. Je trouve ça d'une tristesse épouvantable. Pourtant, c'est une réponse que nous avons eue. Ça soulève des questions sur le reste des actions.

Je viens justement de parler de nos aînés, et, parmi les dépenses qui ont le moins augmenté, il y a les transferts aux particuliers. Là-dessus, on a un bon contrôle. Là-dessus, on est capable de se serrer la ceinture. Ça monte moins vite. On est capable, parce que ce sont les gens ordinaires et qu'ils ne sont pas trop des lobbys, ils ne sont pas trop capables d'influencer. C'est comme ça que ça fonctionne. Les transferts aux provinces et au Québec n'augmentent pas beaucoup non plus. On tient ça serré. On a le contrôle des dépenses. On est un bon gouvernement. Toutefois, quand il est question de contrats pour des sous-traitants, de contrats signés avec les petits amis, ça augmente de façon exponentielle. Je pourrais nommer une dizaine de scandales. Comment veut-on que la population ne soit pas désabusée devant de tels chiffres? Ce qui est triste, c'est que ce n'est pas tout le monde qui sait ce que je suis en train de dire. Je n'invente rien, ça vient du budget principal des dépenses. Ce sont les chiffres que nous avons.

J'aimerais premièrement qu'on soit sérieux et qu'on se fasse un budget, et j'aimerais qu'on investisse sérieusement dans l'avenir. Depuis 2019, je suis porte-parole en matière d'agriculture et d'agroalimentaire, et ça m'obsède, ça m'habite. Je ne peux pas m'empêcher d'en parler dans chaque discours, alors c'est le moment

d'en parler aujourd'hui. J'aimerais voir plus de dépenses dans ce domaine. Je l'ai répété à quelques reprises déjà, mais je vais le redire aujourd'hui: il y a 0,81 % du budget qui est attribué à l'agriculture et à l'agroalimentaire. Ce n'est pas beaucoup d'argent. Il fut un temps où c'était beaucoup plus que ça. Dans les années 1980 et 1990, c'était 2,6 %. Si on est en mesure de mettre 2 % du budget sur la défense — supposition sur laquelle je suis d'accord — est-ce que ce serait une bonne idée que notre armée ait mangé avant de nous défendre? Si oui, on devrait bien être capable de mettre au moins 1 % ou 1,5 % du budget sur l'agriculture et l'agroalimentaire, sur les gens qui nous nourrissent. On devrait être capable de s'en occuper comme il faut. Il faut arrêter d'avoir des mauvais programmes qui viennent juste indemniser les gens. Premièrement, ils n'indemnisent que la moitié du monde qui en a besoin. Ensuite, ça prend deux ans, mais ils ont le culot d'appeler ça des programmes d'urgence. Il a fallu qu'on fasse pression sur le ministre je ne sais trop combien de temps pour un programme comme Agri-relance. Ça n'a pas de bon sens.

Plutôt que de faire ça, visons l'innovation, l'amélioration technologique, la recherche et le développement. Soyons audacieux. Surtout, encourageons nos entreprises à devenir plus résilientes face aux changements climatiques. Ce seraient des orientations d'avenir, mais, pour ça, nous avons besoin de dirigeants qui ont une vision. Je ne suis pas certain que c'est ce que nous avons.

• (1945)

Guillaume Deschênes-Thériault (Madawaska—Restigouche, Lib.): Madame la Présidente, dans son discours, mon collègue a mentionné qu'il s'inquiétait du manque de direction claire de la part de notre gouvernement.

Comme nouveau député, je peux toutefois affirmer que la direction est très claire, et ce, depuis la campagne électorale. Notre plateforme est limpide. La première sous-section de la plateforme s'intitule « Une économie canadienne ». Il est question d'un plan pour bâtir l'économie la plus forte du G7, d'avoir une seule économie canadienne et non treize, et de l'élimination de tous les obstacles au commerce intérieur. Dans la deuxième sous-section, il est question de bâtir des projets d'intérêts nationaux.

Qu'est-ce qui est surprenant? La direction que nous allions prendre était inscrite noir sur blanc dans notre plateforme.

Yves Perron: Madame la Présidente, je veux saluer le nouveau député à la Chambre des communes. Je lui souhaite la bienvenue au Parlement. Nous le trouvons vraiment très sympathique.

Malheureusement, je constate que c'est un vrai libéral, parce qu'il est en mesure de me dire en deux ou trois petites phrases bien générales que tout était inclus dans la plateforme des libéraux. Il dit que c'est écrit qu'ils allaient construire un pipeline, qu'ils allaient bâtir le Canada, contruire des autoroutes, exploiter des mines et faire n'importe quoi. Bref, c'est écrit qu'ils vont bâtir le Canada.

Soyons sérieux, s'il vous plaît. Tout ce qu'ils font n'est pas écrit à la page 1 de leur programme. Qu'ils arrêtent de nous répéter cette baliverne.

Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton—Bkejwanong, PCC): Madame la Présidente, les libéraux ont continué de dépenser les fonds des contribuables, et ce, sans avoir de plan ou de budget. Ils ne respectent pas les règles du Parlement. Ce n'est pas acceptable.

Qu'est-ce que le député en pense?

Yves Perron: Madame la Présidente, le député que je suis pense que ça doit être très difficile de faire des discours toute la journée pour dénoncer le gouvernement et le soir, avant d'aller se coucher, d'appuyer le gouvernement et de voter avec lui. Je ne sais pas comment les députés de l'opposition officielle font pour faire ça.

Je connais une autre formation qui a fait ça pendant plusieurs mois, sinon pendant des années, récemment. Ses membres dénonçaient le méchant gouvernement qui enrichissait les grosses compagnies et, le soir, ils se levaient et ils votaient avec lui. Aujourd'hui, ils sont moins nombreux. J'espère que l'opposition officielle en tirera quelques conclusions.

Alexis Brunelle-Duceppe (Lac-Saint-Jean, BQ): Madame la Présidente, les libéraux nous disent que puisque c'est écrit dans leur plateforme, ils le font. Dans leur plateforme électorale, dans les discours de leur chef, lors des débats des chefs et pendant la campagne électorale, on ne parlait que des aînés. On disait qu'on allait aider financièrement les aînés.

Les libéraux ont l'habitude de voler des éléments un peu partout dans les plateformes de tous les partis. On appelle d'ailleurs leur parti le « parti caméléon ». Ce n'est pas vraiment le Parti libéral. Ils vont chercher des éléments dans chaque plateforme pour se faire ré-élire chaque fois.

Dans le cas des aînés, ils ont carrément dit dans leur plateforme électorale et pendant la campagne électorale qu'ils allaient les aider financièrement. Est-ce que mon collègue voit que quelque chose a été fait pour améliorer les finances des aînés depuis que le premier ministre est en fonction?

Yves Perron: Madame la Présidente, je remercie mon distingué collègue de Lac-Saint-Jean de sa question.

Il a tout à fait raison de soulever ce point. C'est un peu ce que je soulignais à la première question. Les libéraux sont très bons dans les discours généraux. Ils disent qu'ils vont aider les aînés, mais, dans leur tête, ça va peut-être être une petite augmentation du Supplément de revenu garanti pour les plus pauvres, un tout petit montant parce que ça coûte moins cher.

Quand nous voulons augmenter dignement le niveau de vie des gens, quand nous construisons le Québec et le Canada, nous nous faisons dire que 3 milliards de dollars par année c'est bien trop cher pour améliorer la qualité de vie des aînés, des gens que nous devrions respecter.

En parallèle, il y a eu 6 milliards de dollars en dépenses avant les Fêtes pour enlever la taxe sur les sacs de chips. Ça, ce n'est pas trop cher. Il y a aussi eu les milliards de dollars dépensés pour rembourser la taxe sur le carbone alors qu'elle n'avait pas été payée par les gens. Cela s'est fait en puisant dans notre argent à nous pour un montant de 814 millions de dollars. Ça non plus, ce n'est pas trop cher.

Ils choisissent à qui ils vont donner l'argent. Je trouve ça révoltant et déplorable. J'espère que les gens vont s'en rendre compte.

• (1950)

[Traduction]

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, le député dit qu'il souhaite voir des mesures concrètes. Le projet de loi C-2, qui porte sur la frontière, est une telle mesure. Des mesures concrètes consisteraient à accorder une

Travaux des subsides

réduction d'impôt aux Canadiens, à créer une économie canadienne unifiée, à rencontrer les différents premiers ministres provinciaux et leaders territoriaux, et à accueillir un sommet du G7. Nous avons un premier ministre très proactif et dynamique qui croit au travail, et nous en voyons les résultats aujourd'hui.

Je me demande si le député ne conviendrait pas qu'il s'agit en fait de mesures concrètes. Ce sont plus que des mots, et il y aura beaucoup d'autres mots et mesures à suivre.

[Français]

La vice-présidente adjointe (Alexandra Mendès): L'honorable député a 15 secondes pour répondre.

Yves Perron: Madame la Présidente, ce sera très court, alors je vais choisir le meilleur bout de ma réponse pour le secrétaire parlementaire.

Il a raison de dire que le premier ministre est progressif. Le secrétaire parlementaire a dit « *aggressive* ».

Moi aussi je trouve ça un peu agressif de forcer le vote sur un projet de loi en une semaine sans donner le pouvoir aux partis de l'opposition de l'étudier convenablement et de l'amender pour qu'il soit meilleur pour les citoyens.

C'est cet aspect que nous dénonçons.

[Traduction]

Sherry Romanado (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale, Lib.): Madame la Présidente, je partagerai mon temps de parole avec le député de Richmond-Est—Steveston.

Je prends la parole aujourd'hui au sujet du budget principal des dépenses et du budget supplémentaire des dépenses pour 2025-2026. J'aimerais aborder un sujet qui me tient particulièrement à cœur, celui des Forces armées canadiennes. Depuis trop longtemps, nous n'en faisons pas assez pour rendre hommage aux courageux militaires des Forces armées canadiennes et pour faire connaître leurs exploits. Nous savons que lorsqu'un membre sert, sa famille sert avec lui. Je le sais d'expérience.

Je vais concentrer mes remarques sur les investissements du nouveau gouvernement dans la défense nationale et, surtout, sur les membres de l'équipe de la défense. N'oublions pas que les documents budgétaires ne sont pas seulement des chiffres sur une page, mais qu'ils constituent un plan détaillé des dépenses prévues par le gouvernement pour l'exercice à venir. Les investissements prévus dans le budget principal des dépenses et le budget supplémentaire des dépenses correspondent à un large éventail de priorités et traitent de questions qui préoccupent grandement le Canada, les Canadiens et, bien sûr, les membres des Forces armées canadiennes.

[Français]

Le Canada est un pays souverain. C'est notre responsabilité d'assurer que le Canada reste fort. Les Forces armées canadiennes font face à de nombreux défis, jour après jour.

Travaux des subsides

[Traduction]

Les Forces armées canadiennes sont au premier rang des efforts essentiels que nous déployons au pays, sur le continent et dans le monde entier. À l'intérieur de nos frontières, nos militaires déployés dans le cadre de l'opération Lentus ont récemment évacué près de 4 000 personnes des zones d'incendies de forêt dangereux dans le Nord du Manitoba et de l'Ontario. Sur le continent, nos forces déployées dans le cadre de l'opération Caribbe ont saisi 1 300 kilogrammes de stupéfiants illégaux dans la mer des Caraïbes. Ailleurs dans le monde, nos forces armées déployées en Lettonie dans le cadre de l'opération Reassurance dirigent les forces d'intervention terrestres consacrées à l'OTAN. N'oublions pas les membres des Forces armées canadiennes déployés dans le cadre de missions du NORAD, qui assurent une surveillance.

Parlons de chiffres. Dans le budget principal des dépenses, le ministère de la Défense nationale demande des dépenses votées totalisant 33,9 milliards de dollars. De ce montant, 12,3 milliards de dollars sont en cours de traitement pour assurer la préparation de nos forces armées, 9,5 milliards de dollars pour des achats militaires et 4,9 milliards de dollars pour des bases, des systèmes informatiques et des infrastructures durables.

Dans le Budget supplémentaire des dépenses (A), la Défense nationale demande plus de 9 milliards de dollars. Cela comprend 2,5 milliards de dollars pour des programmes de recrutement, de maintien en poste et de soutien pour les membres des Forces armées canadiennes; 2 milliards de dollars pour la recherche et le développement pour l'industrie de la défense canadienne; et n'oublions pas 2 milliards de dollars supplémentaires en aide militaire à l'Ukraine. Le budget principal des dépenses fournit un financement essentiel alors que le Canada évolue dans un monde de plus en plus complexe et où les menaces sont en constante évolution. Ensemble, le budget principal des dépenses et le budget supplémentaire des dépenses font en sorte que le Canada atteindra la cible de 2 % de l'OTAN au cours du présent exercice.

• (1955)

[Français]

Il ne s'agit pas seulement d'un investissement dans nos forces armées, mais aussi d'un investissement dans les emplois bien rémunérés, dans l'innovation canadienne et dans la croissance économique.

Parlons des impacts positifs que nos investissements auront dans le pays entier. Il y a déjà près de 300 000 emplois au Canada dans le secteur de la défense au sens large, et cet investissement nous permettra d'augmenter ce nombre.

[Traduction]

Nos investissements aideront les entreprises canadiennes à devenir des chefs de file, à innover, à produire des résultats et à rendre le Canada plus sûr et plus fort pour les générations à venir. Le budget principal des dépenses y contribue de façon essentielle, car il aide à faire en sorte que chaque dollar dépensé serve le bien public.

Bon nombre de députés savent que les membres des Forces armées canadiennes sont prêts à faire tout ce qu'on leur demande pour défendre les Canadiens, nos alliés et nos valeurs. J'ai parlé à de nombreux députés d'en face qui ont tous dit qu'ils appuyaient les femmes et les hommes courageux de nos forces armées ainsi que leurs familles. En ce qui concerne les Forces armées canadiennes et notre défense, je pense que nous pouvons tous convenir que ce sont

des questions non partisans. Je pense que nous pouvons tous nous unir pour appuyer nos troupes.

En terminant, je tiens à m'adresser aux membres des Forces armées canadiennes et aux familles qui les soutiennent. Je suis bien consciente des sacrifices qu'ils doivent faire, tout comme leur famille. Je parle notamment des fêtes d'anniversaire manquées, des fêtes de Noël en novembre, du stress causé par les réaffectations fréquentes, des difficultés qui viennent avec le déracinement de la famille, y compris la recherche d'une nouvelle garderie, d'un médecin de famille et d'un emploi dans une nouvelle ville. Des familles à peine installées doivent déménager de nouveau ou se préparer à un autre déploiement.

C'est ma famille de militaires qui m'a motivée à me présenter aux élections fédérales. Je tiens à dire aux membres des Forces armées canadiennes et à leurs familles que je suis là pour eux. Je les comprends. Ensemble, nous allons toujours défendre leurs intérêts.

L'hon. Wayne Long (secrétaire d'État (Agence du revenu du Canada et Institutions financières), Lib.): Monsieur le Président, permettez-moi de vous féliciter pour votre nouveau rôle, qui vous va très bien.

J'ai une question pour mon amie et collègue au sujet du nouveau programme audacieux du gouvernement. Comme on le sait, nous avons été réélus récemment. Je suis très heureux que le premier ministre s'engage à consacrer 2 % du PIB à l'OTAN. Ma collègue pourrait peut-être nous dire ce que cela signifie pour les forces armées du pays et pour notre économie.

Sherry Romanado: Monsieur le Président, la réalité, c'est que nous devons investir davantage dans les Forces armées canadiennes. J'ai eu l'occasion de visiter 12 bases et escadres au cours des dernières années, et j'ai pu constater leur état.

Nous devons veiller à ce que les militaires disposent de l'équipement dont ils ont besoin et soient en mesure de se concentrer sur leur travail. Nous devons aussi voir à ce que leur famille soit soutenue. Cela dit, nous savons également que des sommes importantes consacrées à l'approvisionnement sont versées à des fournisseurs de l'extérieur du Canada. Nous allons nous concentrer sur le soutien à l'industrie militaire canadienne.

Ted Falk (Provencher, PCC): Monsieur le Président, je remercie la députée de l'attention qu'elle porte aux militaires canadiens. Nous en sommes vraiment fiers et nous voulons les appuyer de la meilleure façon possible.

Je suis toutefois un peu curieux. La députée affirme vouloir donner aux militaires les outils et les ressources dont ils ont besoin pour faire leur travail, mais les libéraux ont annulé le contrat des F-35. Dans le meilleur des cas, cela va retarder les choses. Comment réagissez-vous à cela, alors que vous vous êtes engagée avec passion à leur donner les outils nécessaires et que vous avez ensuite annulé le contrat pour les avions dont on a désespérément besoin?

Le vice-président: Avant de permettre à la secrétaire parlementaire de répondre, je rappelle au député qu'il faut poser les questions à la présidence. Je n'ai annulé aucun contrat.

• (2000)

Sherry Romanado: Monsieur le Président, nous n'avons pas annulé le projet de remplacement des F-35; ce n'est pas exact. Nous sommes en train de revoir l'achat. Nous nous sommes engagés à recevoir les 16 premiers avions au cours des deux prochaines années.

Travaux des subsides

Nous examinerons toutes les dépenses du gouvernement afin de nous assurer que nous dépensons de la façon la plus appropriée pour répondre aux besoins. Nous ne l'avons pas annulé, et notre plan consiste encore à remplacer la flotte d'avions de chasse.

[Français]

Jean-Denis Garon (Mirabel, BQ): Monsieur le Président, ma collègue est une députée du Québec. Elle n'est pas sans savoir que, quand le directeur parlementaire du budget est allé hier témoigner au Comité permanent des finances nationales, il a confirmé qu'il y avait eu, pendant la campagne électorale, des présumés remboursements de la taxe sur le carbone dans huit provinces, alors que la taxe n'avait pas été perçue. Cela accrédite donc le calcul voulant que les Québécois se soient fait voler 814 millions de dollars.

Je sais qu'il n'arrive jamais qu'on ait une réponse claire. J'aimerais tout de même demander à ma collègue si, oui ou non, elle a confiance dans le directeur parlementaire du budget.

Sherry Romanado: Monsieur le Président, en tant que fière Québécoise, je sais que le Québec est un leader en matière d'environnement. C'est le Québec qui a mis en avant le programme de tarification du carbone.

Je suis très fière du fait que le Québec est en avance sur toutes les autres provinces en matière d'environnement.

Alexis Brunelle-Duceppe (Lac-Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, ma collègue vient de dire qu'elle fait entièrement confiance au gouvernement du Québec. Le gouvernement du Québec et tous les autres partis à l'Assemblée nationale, donc l'ensemble des 125 élus du Québec, ont demandé le remboursement de 814 millions de dollars. Comme le directeur parlementaire du budget, ils ont compris que nous nous sommes fait voler.

Étant donné que ma collègue fait confiance au gouvernement du Québec, n'aurait-elle pas dû voter pour notre motion, qui visait à accorder aux Québécois un remboursement de 814 millions de dollars?

Sherry Romanado: Monsieur le Président, comme je l'ai mentionné tantôt, étant donné que le Québec n'a jamais contribué au système fédéral de taxe sur le carbone, il est normal qu'il n'ait pas reçu de remboursement.

[Traduction]

Parm Bains (Richmond East—Steveston, Lib.): Monsieur le Président, c'est un honneur pour moi de prendre la parole aujourd'hui à la Chambre au sujet du budget principal des dépenses, mais je tiens d'abord remercier mon amie qui m'a précédé. J'éprouve le même respect qu'elle pour les militaires canadiens et ceux qui servent pour protéger nos libertés. Je la remercie sincèrement pour son discours bien senti.

Les dépenses votées couvrent un éventail extrêmement large de programmes et d'activités, notamment les Forces canadiennes, les services de santé destinés aux Premières Nations, les prestations aux anciens combattants et l'aide au logement. Dans mon discours d'aujourd'hui, je me concentrerai sur le Régime canadien de soins dentaires et sur les effets formidables qu'il a déjà eus sur la santé buccodentaire des Canadiens admissibles dans tout le pays et, bien sûr, dans ma ville natale de Richmond, en Colombie-Britannique.

En ce qui concerne l'importance des soins de santé, nous savons tous que les Canadiens ont besoin de services de santé accessibles et abordables. Il est important de reconnaître que les soins dentaires sont des soins de santé. Nous savons que des visites régulières chez

des professionnels de la santé buccodentaire peuvent contribuer à réduire le risque d'un certain nombre de graves problèmes de santé, notamment les maladies cardiovasculaires et les accidents vasculaires cérébraux. La détection précoce des problèmes de santé est importante pour notre propre bien-être, ainsi qu'à plus grande échelle, car elle aide à alléger le fardeau qui pèse sur notre système de santé. Malheureusement, trop de Canadiens n'ont pas accès à des soins buccodentaires réguliers. Des études ont révélé qu'un tiers des Canadiens n'ont pas d'assurance dentaire et qu'un Canadien sur quatre n'a pu consulter un fournisseur de soins buccodentaires en raison du coût.

Les Canadiens ne devraient pas avoir à choisir entre payer leurs factures et obtenir les soins dont ils ont besoin. C'est pourquoi, en décembre 2023, le gouvernement du Canada a lancé l'un des plus importants programmes sociaux de l'histoire du Canada, soit le Régime canadien de soins dentaires.

Le Régime canadien de soins dentaires est un régime national mis en œuvre dans toutes les provinces et tous les territoires. Il rend les soins buccodentaires plus abordables pour quelque 9 millions de Canadiens qui n'ont pas accès à une assurance dentaire et dont le revenu familial net rajusté est inférieur à 90 000 \$ par année. Le régime rend un large éventail de services de soins buccodentaires plus abordables, notamment les soins préventifs, comme le détartrage, ainsi que d'autres services, comme les examens, les radiographies, les obturations, les prothèses dentaires et les traitements de canal. Le Régime canadien de soins dentaires envisage également de couvrir des services et des traitements supplémentaires, comme les couronnes, l'installation initiale de prothèses partielles et l'anesthésie générale au moyen d'une autorisation préalable.

Comme les députés peuvent l'imaginer, lancer l'un des plus importants programmes sociaux de l'histoire du Canada n'a pas été une mince tâche. Pour faciliter l'adhésion des Canadiens admissibles et des fournisseurs, le Régime canadien de soins dentaires a été mis en œuvre de façon progressive. Le gouvernement du Canada a ouvert les inscriptions aux aînés en 2023, ensuite aux adultes ayant un certificat valide pour le crédit d'impôt pour personnes handicapées, puis aux enfants de moins de 18 ans en 2024. Depuis le mois dernier, le Régime canadien de soins dentaires est ouvert à tous les autres Canadiens admissibles, ce qui a permis au gouvernement de respecter son engagement de le mettre pleinement en œuvre en 2025.

Lors du lancement, des lettres ont été envoyées aux résidents canadiens qui sont dans la fourchette de revenu admissible pour les inviter à présenter une demande d'adhésion au Régime canadien de soins dentaires, ce qui a permis de mieux informer la population au sujet du régime à chaque étape de sa mise en œuvre. À ce jour, les demandes d'adhésion ont été approuvées pour plus de 4 millions de Canadiens, et plus de 2 millions de Canadiens ont déjà reçu des soins.

Il s'agit là d'un accomplissement remarquable sur une très courte période, et cela n'aurait pas été possible sans le soutien des fournisseurs de soins buccodentaires et de leurs associations dans tout le pays. Les fournisseurs de soins buccodentaires d'un océan à l'autre reconnaissent la nécessité d'offrir un meilleur accès aux services de santé buccodentaire, et leur dévouement et leur engagement à fournir des soins à leurs patients sont très louables.

Travaux des subsides

Le gouvernement du Canada, avec l'aide et la collaboration de nombreux intervenants de tout le pays, a mis en œuvre un plan en se fondant sur les recommandations des associations de fournisseurs de soins et des experts en santé buccodentaire, ainsi que sur des résultats de recherche. Ce travail vient encore souligner l'importance de collaborer avec les partenaires du domaine de la santé buccodentaire pour déterminer comment nous pouvons mettre en œuvre le Régime canadien de soins dentaires dès maintenant, et comment nous pourrions le faire dans l'avenir, à mesure que le régime continuera d'évoluer.

• (2005)

À ce jour, plus de 25 000 fournisseurs de soins buccodentaires participent au Régime canadien de soins dentaires. Cela représente plus de 22 000 dentistes et spécialistes dentaires, plus de 2 000 denturologistes et plus de 1 000 hygiénistes pratiquant de façon indépendante qui prennent soin de patients admissibles. De plus, 19 cliniques d'enseignement y participent dans le cadre de la formation des futurs fournisseurs canadiens de soins buccodentaires. Leur participation améliorera l'accès aux soins buccodentaires pour les patients et les possibilités d'apprentissage pour les étudiants dans les milieux de formation.

En participant au programme et en acceptant d'accueillir des clients, ces fournisseurs aident des millions de Canadiens à avoir accès aux soins buccodentaires dont ils ont besoin. Le succès de ce programme n'aurait pas été possible sans la participation de tous ces professionnels de la santé buccodentaire. Au nom du gouvernement du Canada, je tiens à les remercier de contribuer à cette réussite et d'assurer l'avenir du programme.

Je vais vous parler de quelques cas. Les histoires entendues depuis le lancement du Régime canadien de soins dentaires sont à la fois déchirantes et inspirantes.

Un patient est resté pendant plus de 10 ans avec une prothèse dentaire complète à moitié cassée parce qu'il n'avait pas les moyens de la faire remplacer. Un autre Canadien a raconté que le régime a changé sa vie: sa maladie auto-immune avait eu des répercussions sur sa dentition et sur la confiance qu'il avait en lui, et pouvoir enfin retrouver son sourire a changé sa vie. Une femme de 89 ans en fauteuil roulant s'est fait détartrer les dents par un hygiéniste dentaire mobile. Elle a enfin pu recevoir les soins dont elle avait besoin dans son établissement de soins de longue durée. Ce ne sont là que quelques-uns des nombreux patients qui avaient de la difficulté à manger ou qui ont souffert pendant des dizaines d'années parce qu'ils n'avaient pas les moyens de se payer des soins, des patients qui, grâce au régime, obtiennent enfin les soins dont ils avaient tant besoin.

Un denturologiste nous a confié que certains de ses patients du Régime canadien de soins dentaires, ou RCSD, n'avaient pas eu de prothèses dentaires depuis 15 ans, parce qu'ils n'avaient pas les moyens de se les offrir. Une hygiéniste dentaire indépendante nous a également rapporté que certains de ses clients du RCSD n'avaient pas reçu de soins dentaires depuis 30 ans. Un dentiste a été étonné de découvrir trois cas de cancer de la bouche non diagnostiqué au cours de la première semaine où il a traité des patients du RCSD. Ainsi, trois patients ont désormais de meilleures chances de survie grâce au RCSD. Ce ne sont là que quelques-uns des nombreux témoignages recueillis au cours des 18 derniers mois auprès de prescripteurs et de leurs patients. On peut affirmer sans exagération que le RCSD a changé la vie de nombreuses personnes. Le RCSD a

contribué et continue de contribuer à améliorer la santé buccodentaire de millions de Canadiens.

Le RCSD a également aidé les gens à économiser en moyenne plus de 800 \$ par année, soit des centaines de dollars qui peuvent désormais être consacrés à d'autres besoins essentiels, comme le logement, le chauffage et l'alimentation. Grâce au RCSD, de nombreux Canadiens n'ont plus à choisir entre payer leurs factures et obtenir les soins buccodentaires dont ils ont besoin.

En conclusion, je rappelle qu'en investissant dans la santé buccodentaire des Canadiens, le gouvernement du Canada investit dans un Canada en meilleure santé et dans un système de soins de santé plus solide. Ensemble, nous améliorons la vie de millions de personnes et, du même coup, le système de soins de santé canadien.

• (2010)

Ted Falk (Provencher, PCC): Monsieur le Président, l'une des choses qui me préoccupent au sujet de ce programme, c'est ce que j'entends souvent à mon bureau de circonscription. Les gens arrivent et disent: « Le gouvernement a dit qu'il s'agissait d'un programme gratuit et que mes frais dentaires étaient maintenant couverts, mais ils ne l'étaient pas. »

L'une de mes questions est la suivante: pourquoi le gouvernement a-t-il si mal déployé le programme, induisant les gens en erreur en leur faisant croire que tous leurs soins dentaires seraient gratuits? Deuxièmement, n'aurait-il pas été bien de présenter un budget à la Chambre afin que nous sachions ce que nous pouvons nous permettre et ce que nous ne pouvons pas nous permettre?

Parm Bains: Monsieur le Président, comme je l'ai dit, le plan a été mis en œuvre progressivement, et il a été une réussite: plus de 4 millions de Canadiens ont été autorisés à y participer et plus de 2 millions d'entre eux ont déjà reçu des soins. Le plan, tel qu'il a été présenté, était efficace, et les gens obtiennent les soins dont ils ont besoin.

Guillaume Deschênes-Thériault (Madawaska—Restigouche, Lib.): Monsieur le Président, mon collègue a parlé des effets positifs de l'élargissement de la couverture des soins dentaires dans sa circonscription. J'ai entendu la même chose dans ma circonscription, Madawaska—Restigouche. Lorsque j'ai fait du porte-à-porte pendant la campagne électorale, beaucoup de gens m'ont parlé des effets positifs que ce nouveau programme a eus sur leur vie et de l'importance d'avoir accès à des soins dentaires abordables.

J'aimerais entendre le point de vue de mon collègue sur les raisons pour lesquelles il est important pour lui et notre équipe de bâtir une économie forte qui profite à tout le monde.

Parm Bains: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de nous avoir fait part de cette histoire de sa circonscription. Dans le contexte de l'économie, en ce qui concerne plus particulièrement le Régime canadien de soins dentaires, il s'agit en fait d'un programme axé sur la productivité. Les gens peuvent obtenir les soins dont ils ont besoin et peut-être avoir la possibilité d'obtenir un emploi qu'ils ne pouvaient pas obtenir lorsqu'ils n'avaient pas accès à ces soins. Je remercie le député d'avoir soulevé un point très important sur la façon dont nous pouvons lier ce programme expressément à notre économie.

[Français]

Alexis Brunelle-Duceppe (Lac-Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, c'est fantastique, parce qu'on nous avait dit que le premier ministre était un maître de la gestion des finances publiques.

Travaux des subsides

Je suis peut-être obligé de comprendre que c'est vrai, puisque aucun de ces députés ne fait suite aux propos du directeur parlementaire du budget en ce qui a trait au remboursement de la taxe sur le carbone qui n'a pas été perçue. Aucun de ces députés libéraux ne fait écho à la demande de l'Assemblée nationale du Québec d'être remboursée pour les 814 millions de dollars.

Je suis donc obligé de me demander si être maître de la gestion des finances publiques, c'est voler le Québec. Telle est ma question pour le député.

[Traduction]

Parm Bains: Monsieur le Président, je ne pense pas avoir parlé de voler qui que ce soit. Je parle d'offrir des services, des soins de santé et des programmes, non seulement pour le bien des Canadiens, mais aussi pour le bien de l'économie. Nous rendons les gens plus productifs afin qu'ils soient capables de faire des choses qu'ils ne pouvaient peut-être pas faire auparavant. Aujourd'hui, je me suis concentré sur ces programmes.

Marc Dalton (Pitt Meadows—Maple Ridge, PCC): Monsieur le Président, nous sommes tenus dans l'ignorance, en tant que députés et en tant que Canadiens, parce que nous n'avons pas de budget pour savoir ce que nous pouvons nous permettre ou non. Nous savons une chose: les libéraux dépensent l'argent comme bon leur semble. Ils dépensent pour de bons programmes, certes, mais on pourrait faire preuve d'un peu plus de retenue et de réflexion. Je crois que l'argent que nous dépensons uniquement pour le déficit avoisine les 50 milliards de dollars, voire plus. Nous pourrions allouer des fonds à ce genre de programmes, et plus encore, simplement en vivant selon nos moyens.

Les libéraux savent-ils comment vivre selon nos moyens afin que nous soyons en mesure de financer des programmes comme celui-ci?

● (2015)

Parm Bains: Monsieur le Président, nous le savons et, en plus, nous avons un plan. Je suis sûr que le député a entendu le premier ministre parler d'un plan visant à garantir le financement soutenu des programmes importants, tels que le Régime canadien de soins dentaires, mais aussi à examiner nos dépenses de fonctionnement, à procéder à des réductions et à réaliser des économies afin que nous puissions continuer à servir les Canadiens de la bonne manière.

Bob Zimmer (Prince George—Peace River—Northern Rockies, PCC): Monsieur le Président, qui se ressemble s'assemble.

Le premier ministre, qui tente désespérément de changer son image et celle de son gouvernement libéral en les présentant comme étant nouveaux, responsables, favorables au secteur de l'énergie et non extrémistes, a choisi le ministre le plus extrémiste et le plus corrompu du gouvernement Trudeau, qui a supervisé la corruption et la dette les plus importantes de l'histoire du Canada, pour faire partie de son Cabinet libéral. Le roi Solomon a dit: « Comme dans l'eau le visage répond au visage, ainsi le cœur de l'homme répond à l'homme. »

Le nouveau premier ministre a choisi l'ancien ministre de l'Environnement qui était responsable de la caisse noire environnementale et l'a intégré à son nouveau Cabinet libéral. Comme je viens de le dire, l'ancien ministre de l'Environnement, le ministre de l'Identité et de la Culture canadiennes, veut obtenir ce soir, dans le budget des dépenses, l'autorisation de dépenser 253 millions de dollars de plus en fonds publics. Je répète qu'il s'agit du même ministre de l'Environnement radical qui était responsable de la caisse noire en-

vironnementale, qui a vu 400 millions de dollars en fonds publics aller à des initiés libéraux et à ses amis. Les citoyens feront-ils confiance au ministre pour dépenser leur argent correctement cette fois-ci?

Voyons rapidement qui est l'ancien ministre de l'Environnement, l'actuel ministre de l'Identité et de la Culture canadiennes. Un article récent de Jim Warren affirme que:

Un détail intrigant est ressorti des délibérations du comité de la Chambre des communes: le ministre de l'Environnement et du Changement climatique Canada [...] détient un intérêt bénéficiaire dans Cycle Capital, une société québécoise de capital de risque qui a reçu des dizaines de millions de dollars en subventions de Technologies du développement durable Canada [...]

[Le ministre] a d'abord retenu l'attention [des] environnementalistes du Canada et de l'étranger en raison de quelques coups médiatiques tristement célèbres. En 2001, il a escaladé la tour du CN, à Toronto, et y a déployé une banderole sur laquelle on pouvait lire « Canada and Bush Climate Killers ». L'année suivante, il a mené des militants dans une attaque contre la maison du premier ministre de l'Alberta, Ralph Klein. Ils ont réussi à ériger un faux panneau solaire sur le toit et à effrayer la femme de Klein, Colleen, qui était à la maison à ce moment-là.

J'ai bien l'impression que c'est un extrémiste.

L'article ajoute que, en 2016-2017, le ministre « a contribué à l'abandon du pipeline Énergie Est de Trans Canada ». Une fois de plus, le ministre ne semble pas chaud à l'idée de faire du Canada une superpuissance énergétique.

Je signale que je partagerai mon temps de parole avec le député d'Elmwood—Transcona.

Pour en revenir au ministre, l'article donne ensuite la « liste partielle de ses anciens employeurs et clients », parmi lesquels figurent Équiterre, un organisme environnemental basé à Montréal, Greenpeace Canada et Greenpeace International. Il a également été consultant et actionnaire dans « Cycle Capital, une entreprise québécoise qui a reçu jusqu'à 250 millions de dollars de la caisse noire environnementale ».

Là encore, je n'ai pas l'impression que cela ressemble à un ministre qui, tout à coup, sera favorable à ce que le Canada soit une superpuissance énergétique, et je pense que la plupart des Canadiens qui nous regardent ce soir n'en ont pas l'impression non plus.

Voici un bref rappel du bilan de corruption de l'ancien ministre de l'Environnement de Justin Trudeau, c'est-à-dire l'actuel ministre de la Culture du Canada: le ministre a été lobbyiste pour une entreprise qui a bénéficié de la caisse noire environnementale à hauteur de 250 millions de dollars. Le ministre détenait également des actions d'une entreprise qui a bénéficié de la caisse noire environnementale à hauteur de 250 millions de dollars. Le ministre refuse de dévoiler la valeur de ces actions, ce qui a plongé le Parlement dans une impasse juste avant les dernières élections. La plupart d'entre nous le savent, mais je rappelle aux Canadiens que, alors qu'il était ministre de l'Environnement, il a accordé trois quarts de milliard de dollars de plus de la même caisse noire environnementale à des amis et à des partisans libéraux.

● (2020)

Ce qui m'a laissé perplexe, et je pense que c'est le cas de nombreux Canadiens qui ont suivi la nomination du nouveau premier ministre et de son Cabinet, c'est pourquoi le premier ministre a choisi cet ancien ministre manifestement corrompu pour faire partie de son nouveau Cabinet. De même, pourquoi cet ancien ministre radical a-t-il choisi le nouveau chef du Parti libéral, qui est très favorable au développement énergétique et qui n'est plus un radical?

Travaux des subsides

Encore une fois, l'actuel premier ministre a raconté des histoires à la plupart des gens. Il a repris la majeure partie du programme conservateur et a déclaré: « Voilà ce que je ferai si je suis élu premier ministre du nouveau gouvernement libéral. » Alors pourquoi un ministre radical le soutiendrait-il dans sa course à la direction du parti et dans sa candidature au poste de premier ministre?

Je cite l'actuel ministre de l'Identité et de la Culture canadiennes: « [L'actuel premier ministre] est le leader qu'il nous faut pour bâtir le Canada de l'avenir [...] Choisissons le Canada, Choisissons [le nouveau premier ministre]! » Voici une autre citation du ministre corrompu à propos du premier ministre: « Il est pleinement engagé [...] [Le premier ministre] est la bonne personne pour l'avenir du Canada et c'est pourquoi je l'appuie en tant que prochain chef du Parti libéral du Canada. »

Encore une fois, que doit-on penser lorsqu'un radical notoire choisit le premier ministre actuel comme chef de son parti? Je pense que cela soulève beaucoup de questions pour les Canadiens. Voilà un premier ministre qui prétend soudainement avoir vu la lumière. Il va construire des pipelines et faire du Canada une superpuissance énergétique. En revanche, il est tout à fait d'accord avec des radicaux comme l'ancien ministre de l'Environnement et l'actuel ministre de l'Identité et de la Culture canadiennes.

Nous connaissons tous le proverbe « chassez le naturel, il revient au galop ». À mon avis, il est tout à fait impossible pour deux écologistes radicaux de changer leur point de vue sur le développement énergétique au Canada. Je pense que les électeurs conservateurs l'ont compris. Nous avons compris que l'actuel premier ministre est un loup déguisé en agneau, mais je m'écarte du sujet.

Certains Canadiens croient ce que le premier ministre a dit, et je pense que c'est notre rôle de prouver que ce qu'il a dit n'est pas vrai. Si le premier ministre veut vraiment se distancier de la dernière décennie désastreuse, pourquoi a-t-il choisi le ministre le plus radical du gouvernement Trudeau pour faire partie de la garde rapprochée du nouveau gouvernement libéral? C'est parce qu'on est en train de percer le secret: il n'y a rien de nouveau dans le gouvernement libéral actuel.

C'est du pareil au même. Les mêmes libéraux radicaux et anti-développement que nous avons vus ruiner notre économie sous Justin Trudeau mettent maintenant le pied sur l'accélérateur sous l'actuel premier ministre.

Une voix: Oh, oh!

Bob Zimmer: Monsieur le Président, j'entends le député de Winnipeg chahuter, mais la vérité fait mal, je suppose.

Je terminerai en disant ceci: dans un article récent portant sur le fait que le premier ministre s'apprête à supplanter Trudeau en tant que plus grand dépensier de l'histoire du Canada, on peut lire ceci:

[...] selon le plan [du premier ministre], le déficit de cette année devrait s'élever à 62,4 milliards de dollars, tandis que les déficits combinés des trois années suivantes dépasseront de 67,7 milliards de dollars ceux qui étaient prévus dans le plan de Justin Trudeau.

Par conséquent, la dette fédérale et le coût des intérêts sur la dette augmenteront considérablement. Selon le plan de Justin Trudeau, les intérêts sur la dette fédérale auraient atteint 66,3 milliards de dollars en 2028-2029, comparativement à 68,7 milliards de dollars selon le nouveau plan [du premier ministre].

C'est beaucoup plus, c'est certain.

Le premier ministre tente désespérément de se présenter comme différent du dernier chef libéral, Justin Trudeau, mais il a choisi le

ministre le plus radical et le plus corrompu de l'ancien gouvernement Trudeau pour son propre Cabinet. Ensemble, ils entraînent le Canada sur une voie extrêmement dangereuse, celle de l'endettement massif, de la corruption et de la destruction économique. Comme l'a dit Salomon, « Comme, dans l'eau, le visage répond au visage, ainsi le cœur d'un homme répond au cœur d'un autre. ». C'est donc à ses fréquentations qu'on reconnaît le cœur de l'homme et, en effet, les Canadiens constatent que les fréquentations du premier ministre nous montrent bien qui il est.

● (2025)

[Français]

Guillaume Deschênes-Thériault (Madawaska—Restigouche, Lib.): Monsieur le Président, dans son discours, mon collègue a utilisé des mots comme « radical » et toutes sortes de qualificatifs pour nous décrire. Malheureusement pour lui, ce n'est pas ce que la population canadienne croit.

Nous venons d'être réélus avec le plus grand nombre de votes jamais obtenus par un parti politique lors d'une élection fédérale. On a jugé que notre équipe était la plus compétente, la plus prête à gouverner et à bâtir une économie forte.

Plutôt que d'employer des termes qui sèment la vision, plutôt que de chercher la division ce soir à la Chambre, j'aimerais que mon collègue me parle de ce qu'il va faire pour collaborer avec nous afin de renforcer notre économie. Nous avons présenté plusieurs mesures concrètes. J'aimerais que mon collègue me parle de ce sujet.

[Traduction]

Bob Zimmer: Monsieur le Président, je dirais que le programme électoral sur lequel le député a fait campagne était en fait celui des conservateurs.

Le fait est que les Canadiens vont regarder si le premier ministre donnera vraiment suite à ce genre de discours pro-conservateur favorable au développement de l'économie. Des trous ont déjà commencé à se former, son déguisement commence à tomber.

Je pense que ce que les Canadiens voulaient vraiment, c'était un changement par rapport aux 10 années du dernier gouvernement libéral. Ce que nous constatons et ce qu'ils constatent, c'est qu'il n'y a eu aucun changement et que ce sont toujours les mêmes libéraux radicaux opposés au développement.

[Français]

Yves Perron (Berthier—Maskinongé, BQ): Monsieur le Président, j'ai écouté mon collègue attentivement. Quand il a parlé d'image dans le miroir, j'ai trouvé ça intéressant parce que, effectivement, on est encore un peu dans le mirage avec l'image du nouveau premier ministre.

Mon collègue a aussi dénoncé les subventions qu'on donne. Lui, il parle de la caisse noire de l'environnement. Moi, je parlerais de la caisse noire foncée du pétrole. Trouve-t-il plus acceptable de subventionner les pétrolières et de leur donner des crédits de façon outrageuse depuis des décennies, et encore pour des décennies, selon ce qui est prévu?

De plus, s'il n'est pas d'accord sur les positions du Parti libéral, pourquoi est-ce qu'il vote avec les libéraux?

Travaux des subsides

[Traduction]

Bob Zimmer: Monsieur le Président, ce n'est pas ce à quoi les Canadiens s'attendaient, même ceux qui payaient la taxe sur le carbone de bon cœur. Soit dit en passant, pour tous les Canadiens qui nous regardent, la taxe sur le carbone n'a pas disparu. Nous attendons de voir en quoi consistera la nouvelle taxe sur le carbone pour les industries. Nous savons ce que le premier ministre a établi comme norme pour vraiment opérer un changement. C'est dans son livre. Il l'a dit à plusieurs reprises. La taxe sera beaucoup plus élevée qu'elle ne l'était sous l'ancien premier ministre Trudeau.

Le député a tout à fait raison de parler de mirage, mais je vois les choses sous un autre angle. Je le vois comme un déguisement qui commence à tomber. On commence à voir apparaître le loup dans le costume de mouton, et le changement survient rapidement. Pour le bien de tous les Canadiens, j'espère vraiment que le premier ministre fera ce qu'il a dit qu'il ferait, soit faire du Canada une superpuissance économique et énergétique.

Encore une fois, je ne crois pas que le premier ministre soit vraiment celui qu'il prétend être.

Dave Epp (Chatham-Kent—Leamington, PCC): Monsieur le Président, le nouveau premier ministre a introduit quelque chose de nouveau et je me demande ce que mon collègue en pense. Le premier ministre a proclamé qu'il allait modifier la manière de rendre des comptes, car il va séparer les dépenses en deux catégories: les dépenses de fonctionnement et les dépenses en capital. Le député a parlé des déficits qui ont été annoncés et de ceux qui sont prévus pour les trois prochaines années.

En quoi cette nouvelle méthode comptable changera-t-elle les intérêts que les Canadiens paient et la dette que nos enfants, nos petits-enfants et nos arrière-petits-enfants devront rembourser?

Bob Zimmer: Monsieur le Président, c'est une excellente question. Encore une fois, il y a ce mirage dont le député du Québec a parlé. Tout à coup, cet homme qui était censé être responsable avec l'argent des contribuables ne l'est pas. Je viens de mentionner qu'il va dépenser beaucoup plus que ce que le gouvernement irresponsable de Trudeau dépensait déjà depuis 10 ans. Une telle chose est-elle possible? Oui, parce qu'ils vont le faire. Selon le plan de M. Trudeau, les intérêts de la dette fédérale auraient atteint 66,3 milliards de dollars en 2029, comparativement à 68,7 milliards de dollars selon le plan du nouveau premier ministre.

C'est la vérité. Peu importe la façon dont il comptabilise et manipule les chiffres, ou peu importe le processus qu'il essaie de suivre, il dépense plus. Les Canadiens ne peuvent pas se le permettre, et il faut un changement de gouvernement, un point c'est tout.

• (2030)

Colin Reynolds (Elmwood—Transcona, PCC): Monsieur le Président, c'est un grand honneur de prendre la parole à la Chambre, et je le fais en toute humilité. Je tiens tout d'abord à remercier les habitants d'Elmwood—Transcona de m'avoir accordé leur confiance pour les représenter à la Chambre des communes. Je tiens également à remercier mon incroyable équipe de campagne et mes collègues du caucus d'avoir travaillé sans relâche, jour après jour, pour me soutenir et soutenir le Parti conservateur. Sans eux, je ne serais pas à la Chambre aujourd'hui.

Je remercie mes trois merveilleux fils, Cameron, Jordan et Brendon, mes deux fantastiques belles-filles et mes trois extraordinaires petits-enfants d'avoir été là pour moi. Je remercie aussi mon père, Herb, ma mère, Linda, mon frère, Mark, et ma sœur, Shannon, de

leur soutien et de tous les efforts qu'ils ont déployés pour m'aider à me rendre jusqu'ici. J'adresse aussi des remerciements à ma belle-mère et à mon beau-père, ainsi qu'à ma belle-sœur et mes trois beaux-frères. Enfin, je remercie Sandra, ma charmante épouse depuis 30 ans, de m'avoir toujours soutenu sans réserve et d'avoir cru en moi.

Les gens comme moi ne se retrouvent généralement pas ici. J'ai été élevé par un enseignant et par une femme au foyer dans le quartier de Valley Gardens, à Winnipeg. J'ai obtenu mon diplôme à l'école Kildonan-East, où j'ai rencontré mon épouse. Tout juste sortis de l'école secondaire, nous sommes devenus de très jeunes parents, et notre vie commune n'a pas commencé dans la facilité. J'ai travaillé à temps plein comme opérateur de presse à imprimer. Nous avons tiré le diable par la queue et nous avons effectué des quarts de travail opposés pendant de nombreuses années afin d'économiser sur les services de garde. Nous avons économisé jusqu'au dernier sou et nous avons fini par pouvoir acheter une maison. L'accession à la propriété ne nous a pas facilité la vie, mais elle nous a permis d'avoir un foyer à nous. De nos jours, l'accession à la propriété n'est qu'un rêve pour beaucoup de gens.

Après plusieurs années passées à veiller sur notre famille, j'ai changé de carrière et je suis devenu électricien en construction. Après avoir travaillé comme apprenti pendant un certain nombre d'années et avoir constaté de mes propres yeux que les travailleurs des corps de métiers sont souvent mal traités, je me suis joint à la Fraternité internationale des ouvriers en électricité. Ma participation y a augmenté au fil des ans, à mesure que ma passion pour les droits des travailleurs grandissait. J'en suis maintenant le vice-président. En tant que syndiqué de longue date, j'ai toujours prêté attention à la politique et j'ai vu le gouvernement néo-démocrate—libéral tourner sans cesse le dos aux travailleurs comme moi.

La municipalité où j'ai grandi compte des gens travaillants, des gens de métier, des cols bleus et des travailleurs syndiqués. Ce sont ces gens qui ont bâti le pays et qui font rouler l'économie. Vu l'inflation excessive causée par les dépenses effrénées de l'ancien gouvernement néo-démocrate—libéral et la hausse rapide du prix des habitations et des aliments causée par l'immigration débridée, j'ai décidé qu'il était temps d'intervenir. Le message de Pierre Poilievre était sans équivoque: le Parti conservateur défend les intérêts de la classe ouvrière. Je me suis donc joint à son combat.

En faisant du porte-à-porte et en parlant à des milliers de personnes comme moi, j'ai réalisé que je n'étais pas le seul à avoir ce sentiment. Les gens de la classe ouvrière se sentaient abandonnés par le gouvernement néo-démocrate—libéral, et les Canadiens ordinaires ont du mal à joindre les deux bouts. Il n'en a pas toujours été ainsi. En 2015, avant la décennie perdue sous les libéraux, la classe moyenne au Canada se portait bien. Elle se portait mieux que celle des États-Unis, et le dollar canadien était plus fort. Maintenant, ce n'est plus le cas, et tout ce que les libéraux font en réponse, c'est la même chose qu'ils font depuis 10 ans: ils dépensent plus d'argent. Pis encore, ils augmentent maintenant les dépenses sans même présenter de budget ni rendre de comptes à personne.

Travaux des subsides

J'ai discuté avec une jeune famille devant leur porte, et ils s'inquiétaient de ce qu'ils allaient faire plus tard dans l'année, lorsque leur prêt hypothécaire devrait être renouvelé. Les taux d'intérêt ont monté en flèche au cours des cinq dernières années, et nous savons que la hausse des taux d'intérêt est une mesure visant à ralentir l'inflation, cette même inflation causée par les dépenses excessives du gouvernement, cette même inflation qui fait grimper les prix des denrées alimentaires et qui oblige des Canadiens ordinaires, qui travaillent dur tous les jours, à faire la file devant les banques alimentaires pour joindre les deux bouts.

Pendant la campagne, j'ai discuté avec un collègue électricien en construction. Il s'inquiétait de l'avenir de l'emploi dans le secteur de la construction au Manitoba. Comme il n'y a pas de grands projets en vue et que ceux qui sont déjà en cours se termineront dans quelques mois, les perspectives d'emploi ne sont pas bonnes. Sans changement de politique du gouvernement libéral en matière d'exploitation minière et d'énergie, et avec la récession qui se profile à l'horizon en raison des droits de douane dangereux et destructeurs imposés par les États-Unis et de l'inaction du gouvernement libéral, les perspectives ne changeront pas. C'est le même gouvernement, avec les mêmes politiques et les mêmes résultats économiques.

● (2035)

Le jeu de chaise musicale ministériel ne réglera pas les problèmes du Canada. Il est évident qu'avec les mêmes ministres libéraux qui proposent les mêmes politiques libérales, on peut s'attendre à des résultats encore pires. Les Canadiens ont besoin d'un véritable plan qui permettra de libérer le potentiel économique du Canada et d'offrir de bons chèques de paie à nos concitoyens. Sous l'actuel premier ministre, la bureaucratie hypertrophiée augmentera de 6 %, ce qui correspond à plus du double du taux combiné de l'inflation et de la croissance démographique.

Les dépenses en consultants augmenteront de 37 % pour atteindre 26 milliards de dollars par année, ce qui fait que les familles devront payer en moyenne 1 400 \$ juste pour des consultants. Aucune des dépenses supplémentaires que les libéraux ont demandées n'aidera vraiment les Canadiens. Presque tout cet argent est destiné à l'administration bureaucratique et à des consultants grassement payés qu'on ne reverra plus jamais. On dirait que le gouvernement libéral pense que ce pays est bâti par des consultants qui traitent de la paperasse dans leur bureau. Je peux assurer aux députés que ce n'est pas le cas. Le Canada est bâti par des gens vaillants qui se lèvent tous les matins pour aller travailler. Ce sont les gens qui servent et protègent la population, qui livrent nos marchandises, qui nous livrent notre courrier, qui enseignent aux générations futures, qui se servent de leurs outils, qui fabriquent nos produits et qui produisent nos aliments.

J'aime ce pays. J'ai vécu ici toute ma vie. J'ai élevé mes enfants ici, et maintenant, ils élèvent leurs enfants ici. C'est un grand honneur pour moi de siéger à la Chambre. Je suis ici pour défendre l'avenir du Canada, l'avenir de nos enfants et l'avenir de nos petits-enfants. Je suis ici pour me battre pour les travailleurs et leurs familles. Je suis ici pour défendre les droits des travailleurs et les emplois syndiqués bien rémunérés. Je suis ici pour protéger les chasseurs, les tireurs sportifs et les propriétaires d'armes à feu respectueux de la loi. Je suis ici pour représenter les vaillants travailleurs d'Elmwood—Transcona et tous les vaillants travailleurs du Canada, le plus beau pays du monde.

En tant que conservateur, je crois qu'il faut éliminer les obstacles à l'emploi et réduire le fardeau fiscal des travailleurs canadiens et je

crois que le gouvernement doit s'écarter et laisser les entreprises se développer, embaucher et prospérer. Les Canadiens méritent un gouvernement qui travaille pour ceux qui font le travail et un gouvernement qui travaille pour les étudiants et les jeunes qui veulent désespérément réaliser leurs rêves.

Je suis reconnaissant de pouvoir prendre la parole à la Chambre et m'adresser à la population. C'est un honneur et un privilège de servir les Canadiens.

L'hon. Wayne Long (secrétaire d'État (Agence du revenu du Canada et Institutions financières), Lib.): Monsieur le Président, je souhaite la bienvenue au député d'en face.

J'ai toujours trouvé déconcertant que les députés d'en face se présentent parfois comme de grands maîtres de l'économie, des gardiens qui ont toutes les réponses aux questions économiques.

Examinons certains faits économiques. L'inflation est passée de 8,1 % en juin 2022 à 1,7 %. Nous avons une cote de crédit AAA attribuée par Moody's, un ratio dette-PIB qui est le meilleur du G7, la dette la plus faible du G7 et le déficit le plus faible du G7. La population active ou le taux de participation au marché du travail est de 65,3 %, contre 62,5 % aux États-Unis.

Bien sûr, nous avons des défis à relever, mais notre économie est solide. Les bases sont solides et nous avons un premier ministre qui peut bâtir l'économie la plus forte du G7.

Ma question est la suivante: ne méritons-nous pas des félicitations pour avoir fait baisser l'inflation à 1,7 %, un seuil inférieur aux attentes de la Banque du Canada?

Colin Reynolds: Monsieur le Président, je crois que l'inflation a diminué simplement parce qu'à la suite d'importantes pressions exercées par le Parti conservateur, le gouvernement a supprimé la taxe sur le carbone pour les consommateurs.

[Français]

Alexis Brunelle-Duceppe (Lac-Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, mon collègue a dit qu'il voulait travailler pour les travailleurs et les travailleuses, pour les gens qui travaillent fort.

Ce genre de discours me touche. Avant d'être élu, je travaillais dans une usine de pâtes et papiers. Je suis probablement un des seuls députés à la Chambre qui ne s'est jamais assis sur un banc d'université, donc ce genre de discours me touche. Je suis également ici pour travailler pour les travailleurs et les travailleuses, pour mes amis de l'usine. Ils me regardent et ils s'attendent à ce que je fasse un bon travail.

Quand on se fait voler de l'argent, ça choque mes amis de l'usine. Le député veut travailler pour les travailleurs et les travailleuses, pour ceux qui travaillent fort, qui se lèvent tous les matins et qui font des quarts de travail de 12 heures la nuit et la fin de semaine. Je me demande donc pourquoi il a voté avec les libéraux pour empêcher le Québec de recevoir 814 millions de dollars, alors que le directeur parlementaire du budget a dit que c'était un vol. Ça m'étonne. Quand on veut travailler pour les gens, on ne travaille pas pour qu'ils se fassent voler.

J'aimerais savoir ce que mon collègue en pense.

• (2040)

[Traduction]

Colin Reynolds: Monsieur le Président, cela fait 10 ans que les Canadiens ordinaires qui travaillent fort ont du mal à joindre les deux bouts parce que le gouvernement de Justin Trudeau ne tenait pas compte de leurs préoccupations. Le gouvernement libéral doit accorder aux Canadiens un répit dans sa hausse calculée du coût de la vie.

Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton—Bkejwanong, PCC): Monsieur le Président, les libéraux ont annoncé 77 milliards de dollars, pendant la campagne électorale, et 486 milliards de dollars en dépenses supplémentaires dans la motion des voies et moyens. Cela va alimenter l'inflation. Cela va faire augmenter tous les coûts, et les libéraux n'ont aucun plan ni aucun budget pour y remédier. Qu'en pense le député?

Colin Reynolds: Monsieur le Président, je pense que nous avons vraiment besoin d'un budget pour pouvoir demander des comptes au gouvernement au sujet des dépenses d'un demi-billion de dollars.

[Français]

Guillaume Deschênes-Thériault (Madawaska—Restigouche, Lib.): Monsieur le Président, je suis content que mon collègue ait parlé de l'importance de mettre en place des mesures fortes pour appuyer les familles et les travailleurs.

De notre côté de la Chambre, nous comprenons que la meilleure façon de rendre la vie plus abordable est de construire une économie forte, laquelle nous permet d'assurer la pérennité des programmes qui permettent aux familles d'économiser des milliers de dollars par année, comme le programme de soins dentaires, comme les places en garderie abordables, comme l'Allocation canadienne pour enfants.

J'aimerais que mon collègue me parle des impacts positifs de programmes comme le Régime canadien de soins dentaires pour les gens qu'il représente dans sa communauté.

[Traduction]

Colin Reynolds: Monsieur le Président, j'aimerais pouvoir mesurer les bienfaits des programmes, mais sans budget, il est assez difficile d'avoir des données comparatives à cette fin.

L'hon. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je vais faire quelques réflexions, en particulier à l'intention des députés d'en face. C'est important pour les gens qui suivent le débat sur le budget des dépenses. C'est un débat crucial qui se déroule actuellement.

Nous faisons souvent référence au nouveau premier ministre et au nouveau gouvernement qui comprennent véritablement l'économie. D'un océan à l'autre, 8,5 millions de Canadiens ont appuyé le premier ministre et le Parti libéral, ce qui représente un nombre record de votes dans l'histoire du Canada.

En fin de compte, je pense qu'il est important que nous nous acquittions du mandat qui nous a été confié de manière très énergique, mais constructive. Nous devons travailler dur pour les Canadiens et coopérer avec les partis de l'opposition lorsque c'est possible, en espérant que ceux-ci coopéreront également avec le gouvernement à certains moments, comme ils l'ont déjà démontré dans une certaine mesure. J'entrerai davantage dans les détails, mais je me contenterai pour l'instant de dire qu'il y a eu un changement de

Travaux des subsides

gouvernement et de premier ministre. Prenons l'exemple de la tarification du carbone pour les consommateurs. Les conservateurs l'appelaient la taxe sur le carbone. Elle a maintenant disparu. Nous avons un nouveau premier ministre, et cette politique n'existe plus.

Le premier ministre actuel a présenté des mesures législatives par l'entremise du Cabinet et du caucus pour s'attaquer à certaines questions. Je pense notamment projet de loi C-2, qui porte sur le contrôle des frontières. Nous pourrions parler du projet de loi C-4, qui prévoit une exemption de taxe, du projet de loi C-5, qui porte sur l'unité de l'économie canadienne, et de ce que le premier ministre a fait depuis le 28 avril en plus d'avoir présenté cette importante mesure législative et le budget des dépenses dans le cadre de la motion des voies et moyens. Nous pouvons parler, par exemple, de la rencontre des premiers ministres provinciaux qui a eu lieu. Nous pourrions parler du Sommet du G7 qui a lieu aujourd'hui, sans oublier les nombreuses autres initiatives dans le cadre desquelles le nouveau premier ministre s'est efforcé de bâtir un Canada fort en jouant du coude. Oui, absolument.

Je crois que le premier ministre joue du coude pour s'attaquer aux problèmes actuels des Canadiens dans le but de bâtir l'économie la plus forte et la plus saine du G7. C'est l'objectif, et je crois que nous serons capables de l'atteindre. Maintenant, comme le gouvernement est en situation minoritaire, nous chercherons vraiment un partenaire. Aujourd'hui, ce sera peut-être les conservateurs, et, demain, ce sera peut-être le Bloc. C'est possible. Il pourrait même s'agir de certains députés indépendants, mais, au bout du compte, nous continuerons de mettre en œuvre des initiatives importantes pour bâtir l'économie.

Avant d'entrer dans les détails, je veux parler d'un sujet que le premier ministre a abordé: nos programmes sociaux. J'ai toujours été un ardent défenseur du système de santé. Je ne dis pas cela à la légère, car depuis que j'ai été élu pour la première fois, en 1988, à l'Assemblée législative du Manitoba, j'ai eu l'occasion d'occuper de nombreux rôles différents. Depuis mon arrivée à Ottawa en 2010, en tant que député, le système de santé constitue l'un des enjeux constants. Il semble qu'il ait toujours constitué l'un des trois principaux enjeux depuis plus de 35 ans. Je crois sincèrement qu'ils font partie de l'identité canadienne. C'est l'une des raisons pour lesquelles de nombreuses personnes tiennent mordicus à dire qu'elles sont canadiennes.

L'accessibilité à notre système de santé est l'une de nos valeurs communes. Je suis nationaliste en ce sens que je crois que les gens, peu importe où ils vivent au Canada, devraient avoir accès à des services de santé de base. C'est pourquoi il est important que nous appuyions la Loi canadienne sur la santé. C'est pourquoi les transferts en santé sont si importants. Le gouvernement fédéral a un rôle important à jouer dans les services de santé au Canada.

• (2045)

Je me suis réjoui lorsque le gouvernement de Justin Trudeau, dont je faisais partie, a accordé autant d'importance aux soins de santé et à la prestation de services de santé dans des dossiers comme les soins de longue durée et la santé mentale, la création d'un véritable régime national d'assurance-médicaments, ou du moins les débuts d'un tel régime, et l'avancement du programme de soins dentaires, que nous devrions, à mon avis, chercher à améliorer encore davantage.

Travaux des subsides

Cela dit, je veux parler de ce qui retient tant l'attention du premier ministre. Nous pouvons examiner les dernières élections et le soir des élections. J'entends beaucoup mes collègues du Bloc dire que les gens voulaient seulement parler de Trump, du commerce et des droits de douane et que c'est pour cette raison que le Bloc a perdu tous les sièges au Québec. Je pense que le résultat a été 44 libéraux, 22 bloquistes et 11 conservateurs. Nous avons observé une hausse considérable, mais pas seulement dans la province de Québec; les libéraux ont reçu 8,5 millions de votes, et toutes les provinces du pays comptent des députés libéraux.

Je peux affirmer aux députés que, peu importe où nous allions au pays, les gens étaient sincèrement préoccupés. Ces préoccupations ont été abordées de manière très concrète par le Parti libéral du Canada, en particulier par le premier ministre du Canada. Je repense à la campagne électorale et à l'une des toutes premières annonces qui ont été faites le premier jour de la campagne, sinon peu de temps après. Le premier ministre a indiqué qu'il allait accorder un allègement fiscal aux Canadiens. Cette promesse a été tenue, soit dit en passant — j'y reviendrai —, mais peu après, et tout au long de la campagne, il s'est également penché sur la question des droits de douane imposés par Trump et leur incidence sur le Canada.

Je crois que, pendant la campagne, les Canadiens ont vu un contraste entre le premier ministre et chef du Parti libéral, et Pierre Poilievre. Ils ont vu que le premier ministre a de l'expérience en matière d'économie, qu'il a été nommé gouverneur de la Banque du Canada par un premier ministre conservateur et qu'il a été nommé gouverneur de la Banque d'Angleterre. Le chef du Parti libéral et premier ministre du Canada a l'habitude des questions économiques et du développement de l'économie. Quand les Canadiens ont examiné son profil et l'ont comparé à ce que le Parti conservateur proposait, ils ont pris une décision qui était, selon moi, non seulement excellente, mais aussi dans l'intérêt des Canadiens.

Peu après les élections, nous avons vu le premier ministre s'attaquer aux problèmes et mettre en place des mesures législatives et budgétaires. L'une des meilleures mesures budgétaires, qui a été annoncée pas plus tard que la semaine dernière, concerne les investissements correspondant à 2 % du PIB dont bénéficieront les Forces canadiennes. Depuis combien de temps attendons-nous qu'un premier ministre prenne cet engagement et le concrétise dans un budget, qui sera présenté plus tard cette année? On dit que la patience est une vertu. Le budget nous sera présenté, et nous y verrons des investissements correspondant à 2 % du PIB.

Les députés se souviendront qu'à l'époque où Pierre Poilievre faisait partie du Cabinet de Stephen Harper, ces dépenses représentaient à peine 1 %, voire un peu moins de 1 % du PIB. Sous Justin Trudeau, le gouvernement suivant les a augmentées considérablement.

● (2050)

Pour la première fois depuis des générations, nous pouvons maintenant dire que le Canada va atteindre l'objectif de 2 % fixé par les Nations unies, ce qui est une réalisation budgétaire importante.

Nous pouvons également examiner les autres mesures que le nouveau premier ministre et le nouveau gouvernement ont mises en place.

Nous avons parlé des contrôles frontaliers, et nous sommes maintenant saisis du projet de loi C-2, qui prévoit l'ajout de

1 000 agents de l'Agence des services frontaliers du Canada et de 1 000 autres agents de la GRC. Le projet de loi renforcerait même notre frontière, une promesse de notre plus récente campagne électorale. La campagne a pris fin le 28 avril, et nous sommes maintenant saisis d'un projet de loi visant à mettre en œuvre le programme électoral. Encore une fois, on s'attendrait à ce que les députés d'en face en voient la véritable valeur. Ils sont un peu lents à saisir la valeur du projet de loi C-2, mais je ne les pousserai pas trop fort là-dessus. Au bout du compte, je sais au fond de moi qu'il s'agit d'un projet de loi substantiel qui finira par avoir une incidence positive, surtout si on le compare à l'époque où Pierre Poilievre siégeait au Cabinet avec Stephen Harper. Ils avaient en effet décidé de réduire le nombre d'agents des services frontaliers ainsi que le financement et la sécurité de nos frontières. Le contraste est frappant.

Nous pouvons passer à une autre mesure législative, le projet de loi C-4, qui accomplirait essentiellement trois choses. Premièrement, il prévoit l'allègement fiscal de 2 % que le premier ministre a promis d'accorder aux Canadiens pendant la campagne électorale. Deuxièmement, il prévoit, pour les acheteurs d'une première habitation, l'exonération de la TPS pour les habitations d'une valeur allant jusqu'à 1 million de dollars, ce qui, en soi, a plusieurs effets. Elle rendrait l'achat d'une habitation plus abordable pour les jeunes et, en fin de compte, elle contribuerait à augmenter le parc immobilier du Canada. Encore une fois, je pourrais faire la comparaison avec l'époque où Pierre Poilievre était à la table du Cabinet. En fait, il était ministre du Logement. Comment s'est-il comporté dans ce dossier? Eh bien, tout le monde sait qu'il a été mis au défi de construire six logements et, comme je l'ai déjà dit, nous ne savons toujours pas où se trouvent ces six logements, mais on nous dit qu'il y en avait eu six. Le contraste est réellement surprenant. Toutefois, troisièmement, le projet de loi éliminerait la tarification de la pollution pour les consommateurs. C'est un projet de loi substantiel, qui date lui aussi du 28 avril. Il s'agit d'un projet de loi à adopter.

Passons maintenant à une autre mesure législative dont nous avons beaucoup discuté: le projet de loi C-5, la Loi sur l'unité de l'économie canadienne. Personne à la Chambre ne devrait s'étonner que le gouvernement ait fait de ce projet de loi une priorité. De mon point de vue, c'était la priorité absolue du premier ministre du Canada pendant la campagne électorale. Il donne aux Canadiens l'assurance que le gouvernement et le premier ministre ne ménageront aucun effort pour bâtir une économie canadienne unie, plus forte et plus saine en éliminant les obstacles fédéraux avant le 1^{er} juillet. Le premier ministre a pris un engagement ferme à cet égard. Je suis heureux que mes amis du Parti conservateur le reconnaissent, car sans l'appui d'au moins un autre parti ou de quelques députés indépendants, nous ne pourrions pas faire adopter le projet de loi C-5, ce que mes amis du Bloc ont très clairement indiqué.

● (2055)

Il ne faut pas grand-chose pour empêcher l'adoption d'un projet de loi. Les motions d'attribution de temps et de clôture sont parfois utilisées pour faire adopter un projet de loi à la Chambre, car, souvent, il n'y a aucune volonté de le faire adopter. Si nous écoutions les députés du Bloc, ce projet de loi ne serait jamais adopté. Nous avons donc dû recourir à la clôture. Le Bloc soutient qu'une telle mesure est antidémocratique et non parlementaire. Or, nous sommes un gouvernement minoritaire, et nous ne pouvons pas y arriver seuls.

Heureusement, les conservateurs ont également écouté les Canadiens de toutes les régions et reconnu qu'il s'agit d'une mesure législative cruciale. S'ils souhaitent que des amendements y soient apportés, cela ne pose aucun problème. Au bout du compte, le projet de loi C-5 reflète les attentes des Canadiens à l'égard du Parlement. Mes amis du Bloc me déçoivent.

Jetons un coup d'œil à ce que le premier ministre a fait. J'ai mentionné qu'il y a eu une rencontre des premiers ministres il y a deux semaines, où le premier ministre s'est assis avec les premiers ministres des provinces et des territoires et a eu une discussion approfondie sur les projets nationaux qui feraient avancer les intérêts canadiens. Même le gouvernement du Québec y a participé. Chaque province a des projets. Je me souviens que le premier ministre a interrogé les provinces sur ces projets d'intérêt national et sollicité leur point de vue à ce sujet.

Au lieu de faire l'obstruction systématique au projet de loi, le Bloc aurait pu apporter sa contribution en parlant de toutes les choses qui pourraient aider la province de Québec d'un point de vue national. Par exemple, l'hydroélectricité pourrait aider non seulement ma province, le Manitoba, en ce qui a trait aux réseaux électriques, mais aussi le Québec. À mon avis, il y a d'autres projets potentiels dont il faut parler et qu'il faut porter à l'attention du gouvernement, des premiers ministres provinciaux et du premier ministre afin que nous puissions les mettre en œuvre.

Je pense à des projets comme le port de Churchill et le potentiel du transport ferroviaire et, évidemment, la question des pipelines. Il y a des questions que nous pouvons aborder dans le cadre de projets nationaux et les faire progresser. Le projet de loi C-5 est une mesure législative importante.

Nous avons vu, en très peu de temps, un premier ministre qui comprend ce que les Canadiens veulent et qui a élaboré un programme qui met en évidence les mesures législatives que nous avons présentées et bon nombre des crédits budgétaires qui commencent déjà à être accordés. Le budget sera présenté à l'automne, mais il reflètera les intérêts des Canadiens et la direction que le premier ministre, le Cabinet et le caucus libéral veulent que nous prenions, en se fondant sur ce que nos concitoyens leur disent. Il sera le reflet fidèle de ce que veulent les Canadiens.

Nous allons continuer de bâtir un pays qui se classe au premier rang des pays du G7 sur le plan de la force et de la puissance économique par habitant. C'est un objectif réalisable. Tout ce dont nous avons besoin, c'est de continuer à travailler ensemble, dans la mesure du possible, pour développer ces idées. Je pense qu'une idée bonne et solide sera très bien accueillie. Il nous faudra peut-être un certain temps pour y arriver, mais parlons au moins de ces questions. En fait, nous pouvons changer les choses.

En conclusion, j'attends avec impatience les questions de mes collègues.

● (2100)

William Stevenson (Yellowhead, PCC): Monsieur le Président, contrairement au député d'en face, je n'aime pas passer beaucoup de temps à écouter ma propre voix à la Chambre.

Il a fallu beaucoup de temps. Le député a dit beaucoup de choses, et je ne vois pas où il voulait en venir. Il a dit qu'il était député depuis très longtemps et qu'il se nourrissait à même l'assiette au beurre. Cependant, il n'a pas semblé me dire depuis combien de

Travaux des subsides

temps il fait partie du gouvernement libéral et quand ce désastre a commencé. Il veut encore revenir à plus de 10 ans en arrière.

S'il peut me le dire, quand les problèmes qu'il tente de régler le seront-ils?

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, je ne siége pas à Ottawa depuis aussi longtemps que Pierre Poilievre. Je ferai remarquer au député que, quand j'ai parlé du premier ministre actuel et de ses antécédents, je n'ai pas dit que Pierre Poilievre était un politicien de carrière ou quoi que ce soit du genre.

Ce n'est pas sans mérite. Après tout, je ressemble probablement à un politicien de carrière, surtout si on combine mes antécédents provinciaux et fédéraux. Cependant, je reconnais également que cette situation constitue une faiblesse, qu'il s'agisse de moi ou de Pierre Poilievre.

Heureusement, dans le contexte actuel, nous avons un premier ministre qui a tout ce qu'il faut pour faire en sorte que nous puissions exceller à l'avenir grâce à son expérience personnelle et à son entourage, qu'il s'agisse de sa garde rapprochée, du Cabinet...

● (2105)

[Français]

Yves Perron (Berthier—Maskinongé, BQ): Monsieur le Président, je suis content que vous me donniez la parole dès maintenant, parce que nous avons beaucoup été interpellés dans ce discours.

Le secrétaire parlementaire a dit plusieurs choses. Il a dit que le gouvernement était minoritaire et qu'il ne pouvait pas adopter ses motions tout seul. Ça a été soulevé tantôt et c'est bien triste. Nous faisons le même constat que lui, malheureusement. Cependant, il y a un autre endroit où il n'est pas tout seul, et c'est dans le désappointement. Il a dit qu'il était déçu des gens du Bloc québécois. Quant à nous, nous sommes bien déçus du secrétaire parlementaire et de son parti, qui escamote des parties de la démocratie. Il a dit que nous allions dire les mêmes choses, et il a répété qu'il y a 44 élus libéraux au Québec et qu'ils nous ont battus. Nous avons reconnu le résultat de cette élection. En effet, le député a bien cerné les raisons et le contexte particulier qui expliquent ce résultat.

Je commence à avoir hâte en maudissant les prochaines élections. Le plus triste dans tout ça, c'est qu'il y a simplement plus d'élus du Québec qui votent contre les intérêts du Québec. On l'a vu avec les 814 millions de la taxe sur le carbone. Le Québec a participé aux réunions et le Québec a participé au paiement de ce chèque et les 55 élus du Québec qui ne sont pas des bloquistes ont voté contre les intérêts du Québec. Les gens s'en souviendront.

[Traduction]

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, ce n'est pas vrai. Je suis né et j'ai surtout grandi à Winnipeg. J'aime la province de Québec. J'aime à penser que je peux défendre les intérêts du Québec, même si je suis un député de Winnipeg. En fin de compte, que ce soit en Nouvelle-Écosse, au Québec, en Ontario, en Alberta ou en Colombie-Britannique, j'aime me considérer comme quelqu'un qui comprend et qui apprécie la valeur d'être Canadien.

J'ai de la famille, des frères et des sœurs, en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan et en Ontario. Évidemment, je vis moi-même au Manitoba. J'ai des frères et des sœurs dans toutes ces provinces. En fait, un de mes frères vient de déménager de Terre-Neuve.

Travaux des subsides

Je suis très fier d'être Canadien et je vois la valeur des projets nationaux, en particulier ceux du Québec, d'où viennent mes ancêtres.

[Français]

Guillaume Deschênes-Thériault (Madawaska—Restigouche, Lib.): Monsieur le Président, comme nouveau député, je suis très content de pouvoir travailler et apprendre auprès de mon collègue au sein de notre nouveau gouvernement. Mon collègue a heureusement pu gagner son siège et conserver son siège de Winnipeg-Nord.

Quelles seront les retombées positives de notre plan ambitieux pour unifier l'économie canadienne?

[Traduction]

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, le plus grand avantage réside dans notre approche « Équipe Canada » et dans la collaboration avec les personnes qui veulent être en mesure de bâtir une économie canadienne. Les vrais gagnants, ce sont les Canadiens. La région où ils se trouvent au pays importe peu. Nous parlons de possibilités dont la valeur totalise des milliards de dollars que l'on peut sauver en bâtissant et en améliorant un Canada uni.

Anna Roberts (King—Vaughan, PCC): Monsieur le Président, j'ai une question pour le député. J'ai écouté son discours, et il continue de parler de ce qui a été fait dans le passé. Cela fait 10 ans que les libéraux sont au pouvoir.

Plus de 2 millions de personnes ont recours aux banques alimentaires. Des aînés vivent dans la rue. Que se passe-t-il? Les propres problèmes du ministre du Logement à Vancouver ont entraîné une hausse de 40 % de l'itinérance chez les aînés. Cela fait 10 ans que vous êtes au pouvoir. Qu'avez-vous fait pour veiller à ce que les aînés de ce pays, ceux qui ont bâti ce pays, ne vivent pas dans la rue?

Le vice-président: Avant de donner la parole au secrétaire parlementaire, je rappelle que les questions doivent être posées par l'entremise de la présidence. Moi je n'ai rien fait.

Le secrétaire parlementaire a la parole.

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, je crains que vous ne me laissiez pas assez de temps pour répondre à cette question.

Je me contenterai de dire que Pierre Poilievre a siégé au sein d'un Cabinet conservateur pendant de nombreuses années. Il faisait partie du caucus conservateur lorsque l'industrie manufacturière a été dévastée, à l'époque du gouvernement Harper. Pensons aux pertes d'emplois dans le secteur manufacturier en Ontario sous le régime Harper.

Lors des dernières élections, il y a eu plus de changements sur les banquettes libérales qu'il n'y en a eu sur les banquettes conservatrices. Ils sont là depuis 10 ans, et s'ils ne font aucun changement, ils seront là encore 10 ans.

• (2110)

Harb Gill (Windsor-Ouest, PCC): Monsieur le Président, j'aurais une observation plutôt qu'une question.

Quel que soit le mot qu'on emploie pour désigner une rose, elle sentira toujours aussi bon. Peu importe comment on présente les choses, on ne peut pas transformer un tas de fumier en une charmante colline à la campagne. Présenter une vieille politique dans un nouvel emballage tape-à-l'œil ne change rien à sa nature ni à ce qu'elle exige des Canadiens, c'est-à-dire plus de sacrifices.

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, je ne sais pas trop comment répondre à cela.

Au bout du compte, j'ai l'impression que les conservateurs sont un peu chatouilleux quand il est question de changement. Ils n'acceptent pas que le Parti libéral ait pu, grâce à un nouveau chef et aux élections, procurer aux Canadiens le changement qu'ils souhaitent, comme nous avons pu le voir le 28 avril.

Je suis très reconnaissant aux Canadiens qui ont pris le temps d'examiner les plateformes des conservateurs et des libéraux et de les comprendre. Je dirais qu'en fin de compte, ils ont pris une bonne décision. Nous en saurons plus dans les mois et les années à venir.

[Français]

Alexis Brunelle-Duceppe (Lac-Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, le député de Winnipeg-Nord vient de nous dire qu'il était fier de représenter le Québec. Je vais lui poser une question simple: l'Assemblée nationale du Québec est-elle importante pour lui ? Si oui, considère-t-il que lorsque 125 élus du Québec demandent...

Je m'interromps, car c'est un beau moment que nous vivons maintenant. On me dit à l'instant que le projet de loi du Bloc québécois sur la gestion de l'offre a été adopté au Sénat. La gestion de l'offre, c'est fait. J'ai oublié ma question, mais je dis bravo. Je suis content. J'espère que mon collègue de Winnipeg-Nord est content aussi. Le projet de loi du Bloc québécois pour protéger intégralement la gestion de l'offre vient d'être approuvé par le Sénat. C'est une victoire du Bloc québécois.

Une voix: Bravo!

[Traduction]

L'hon. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, je ne comprends pas tout à fait l'interruption. Je pense que le député voulait poser une question au sujet d'une motion adoptée à l'unanimité par l'Assemblée nationale du Québec. Je suis tout à fait sincère lorsque je dis que je suis très attaché à la province de Québec. Je me soucie du Québec et je défendrai toujours ses intérêts.

Il est arrivé que l'Assemblée législative du Manitoba adopte à l'unanimité une motion sans qu'Ottawa en tienne compte dans la mesure souhaitée par les députés provinciaux du Manitoba. Cela fait partie intégrante d'un système fédéraliste.

En fin de compte, nous pouvons faire beaucoup mieux si nous travaillons tous ensemble pour bâtir un pays plus fort et plus sain. Comme le dit le premier ministre, nous pouvons être le pays le plus fort et le plus sain du G7 si nous unissons nos efforts.

Sukhman Gill (Abbotsford—Langley-Sud, PCC): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec la députée de Nanaimo—Ladysmith.

J'interviens aujourd'hui sur cette motion parce que je ne laisserai pas le « nouveau » gouvernement tromper les Canadiens davantage. Ce soi-disant plan favorise les monopoles et rend la vie encore plus difficile pour les Canadiens, sous prétexte de réduire les émissions de carbone. Voilà précisément ce que fait l'interdiction des véhicules à essence. Je dois dénoncer l'hypocrisie des libéraux. Le gouvernement n'a pas atteint une seule de ses cibles environnementales des 10 dernières années, mais il a le culot de continuer à imposer aux Canadiens son programme climatique inefficace et inabordable.

Ce soir, je souhaite aborder trois sujets: le fait que le projet de loi n'est, en réalité, ni durable ni respectueux de l'environnement; le fait qu'il rend le coût de la vie au Canada encore plus élevé; et, ultimement, le fait qu'il s'agit d'un mensonge classique des libéraux et, en fin de compte, d'une autre promesse rompue. À partir de l'année prochaine, les libéraux commenceront à mettre en place des seuils de plus en plus exigeants pour les véhicules zéro émission. D'ici 2026, les fabricants et les importateurs d'automobiles devront s'assurer que 20 % des véhicules qu'ils vendent ne produisent pas d'émissions. Cet objectif passera à 60 % en 2030 et à 100 % en 2035. En l'espace de 10 ans, la vente de véhicules à essence sera totalement interdite.

Pendant que les libéraux proches de l'élite font la leçon aux autres Canadiens, ils semblent oublier que les Canadiens n'aiment pas ce qu'ils ont fait et que les véhicules électriques ne peuvent tout simplement pas fonctionner partout. D'ailleurs, dans certaines régions, dont ma collectivité, il n'y a pas d'installations pour recycler en toute sécurité les batteries des véhicules électriques. Selon l'Association canadienne des automobilistes, les véhicules électriques peuvent perdre jusqu'à 40 % de leur durée de vie utile lorsque la température se situe entre 15 degrés Celsius sous zéro et 7 degrés Celsius sous zéro. Pour les gens du Nord de la Colombie-Britannique, il est pratiquement impossible de démarrer un véhicule électrique en hiver.

Ces exigences devraient-elles empêcher des familles d'emmener leurs enfants à l'école ou à un entraînement de hockey? Que fait le gouvernement? Les libéraux pensent-ils que BC Hydro, Ontario Hydro et Hydro-Québec sont en mesure de recharger des dizaines de millions de véhicules électriques toutes les nuits, en plus de répondre à la demande croissante du secteur résidentiel et du secteur industriel? Je vais répondre à la question. Ces fournisseurs ne sont tout simplement pas en mesure de le faire.

Pire encore, le gouvernement bloque continuellement les projets de pipelines et les projets énergétiques partout au pays pour remplir les poches de dictateurs étrangers. Pourquoi ne peut-il pas admettre que l'exportation de pétrole étranger émet plus de carbone que l'utilisation d'énergie canadienne propre? La vie serait beaucoup plus abordable pour les Canadiens si le gouvernement se concentrait sur l'exploitation de nos ressources naturelles. Il devrait laisser les Canadiens travailler dans les projets de pipelines et de gaz naturel liquéfié, leur permettre de conduire des véhicules fabriqués au Canada et les laisser chauffer leur maison et alimenter leur voiture avec de l'énergie canadienne. Au lieu de cela, le gouvernement restreint les choix des consommateurs, fait grimper les coûts et punit les familles de travailleurs avec des politiques qui accordent la priorité à des idéologies plutôt qu'au coût de la vie.

Ce n'est pas un plan de lutte contre les changements climatiques, c'est un plan de contrôle, un cheval de Troie pour imposer des exigences sous le couvert de belles paroles environnementalistes. Le gouvernement favorisera les monopoles, affaiblira les travailleurs canadiens et donnera plus de pouvoir aux libéraux tout en prétendant sauver la planète. Il ne fera pas que rendre les voitures plus coûteuses. Il fera grimper les prix en flèche, fera fermer des usines d'automobiles et enverra des milliers d'emplois canadiens directement dans l'économie américaine.

Selon une étude publiée dans la *Revue canadienne d'économie*, cette mesure éliminera 38 000 emplois dans le secteur canadien de l'automobile et coûtera jusqu'à 138,7 milliards de dollars à l'économie canadienne. De plus, il n'y a pas que le secteur de l'auto-

Travaux des subsides

mobile qui est menacé. Les Canadiens ordinaires qui travaillent en milieu rural et qui dépendent de leur camionnette ou de leur véhicule fiable pour parcourir de longues distances rien que pour se rendre au travail le sont aussi. Cette obligation nuit aux personnes mêmes qui font rouler l'industrie des ressources, comme l'exploitation forestière, la pêche, l'exploitation minière, ou l'exploitation pétrolière et gazière. Ce sont elles qui vont payer la note.

Les politiques des libéraux rendent déjà la vie beaucoup plus difficile pour les Canadiens, surtout dans le secteur des ressources, alors pourquoi les ciblent-ils encore? N'oublions pas que la vie est déjà bien difficile pour les Canadiens ordinaires. Pensons à la mère seule qui doit conduire ses enfants à l'école, à la garderie ou aux entraînements de hockey, ou encore à l'ainé qui vit dans une communauté rurale et qui veut simplement se rendre à son rendez-vous chez le médecin. Les libéraux croient-ils vraiment que le Canadien moyen a les moyens de s'acheter un véhicule électrique neuf? Les libéraux proposent d'augmenter chaque année le quota de véhicules électriques vendus. Les fabricants ne pourront pas suivre ce rythme et on va les forcer à acheter des crédits qui coûtent jusqu'à 20 000 \$. À qui la facture sera-t-elle refilée? Aux Canadiens.

• (2115)

Les libéraux agissent comme si les coûts se volatiliseraient, mais ils sont tous refilés aux consommateurs canadiens. Pour la plupart des Canadiens, une voiture à essence fiable n'est pas un luxe, mais une bouée de sauvetage. Cette politique pénaliserait justement ceux qui en ont le moins les moyens. Les libéraux veulent imposer des décisions qui viennent d'en haut, priver les Canadiens qui travaillent dur de leur liberté de choix et qualifier cette mesure de « verte », tout en ignorant les conséquences néfastes. Il est temps de ramener le gros bon sens au sein du gouvernement. Personne ne devrait se voir dicter le type de voiture qu'il doit conduire. Les conservateurs, en particulier, ne forceront pas les Canadiens à acheter un véhicule qu'ils ne veulent pas, qu'ils ne peuvent pas se permettre et sur lequel ils ne peuvent pas compter.

Les conservateurs ne sont pas les seuls à exprimer leurs inquiétudes. Même d'anciens députés libéraux s'opposent à la nouvelle politique du gouvernement en matière de véhicules électriques. L'ancien député libéral Dan McTeague a également déclaré qu'il s'agissait d'une mauvaise politique pour le Canada. La vérité, c'est que les libéraux pensent savoir mieux que le Canadien moyen ce qu'il doit faire. Le gouvernement ne s'intéresse pas au choix, mais veut dicter aux Canadiens comment ils doivent vivre, quel véhicule ils conduisent et comment ils dépensent leur argent. Les conservateurs croient en quelque chose de différent. Nous croyons en la liberté, au pragmatisme et au respect des travailleurs canadiens.

Les véhicules électriques sont formidables pour de nombreuses familles, qui devraient toujours être libres d'acheter le véhicule de leur choix. Pour de nombreux Canadiens qui vivent dans des climats froids ou qui parcourent de longues distances, ils sont pratiquement inutiles, surtout sans l'infrastructure nécessaire pour les charger. C'est pourquoi les conservateurs ont présenté une motion qui vise à protéger le droit des Canadiens au libre choix dans leur vie quotidienne. La Chambre aura bientôt un choix à faire: votera-t-elle en faveur de la motion des conservateurs qui demande au gouvernement libéral de mettre fin immédiatement à l'interdiction des véhicules à essence ou privera-t-elle les Canadiens de ce choix pour les générations à venir?

Travaux des subsides

J'exhorte mes collègues à voter en toute conscience pour la motion conservatrice, non seulement parce qu'elle est sensée sur les plans économique et environnemental, mais aussi parce qu'elle défend quelque chose d'encore plus fondamental: le droit de choisir ce que nous faisons de notre vie. En substance, cette motion porte sur la liberté et le choix personnel, des valeurs qui ont bâti ce pays et qui ne doivent jamais être tenues pour acquises.

On a promis du leadership aux Canadiens, mais au lieu de cela, ils ont reçu de la paperasserie. On leur a promis des emplois, mais au lieu de cela, ils ont reçu des avis de renvoi. On leur a promis un choix, mais au lieu de cela, on leur dit exactement quel véhicule conduire. On a promis du changement aux Canadiens, mais au lieu de cela, ils ont eu droit à des slogans creux et à une hausse des coûts. Je suppose qu'il ne s'agit pas des coudes levés, mais plutôt des coudes baissés.

• (2120)

Jessica Fancy-Landry (South Shore—St. Margarets, Lib.): Monsieur le Président, mon collègue d'en face a beaucoup parlé d'abordabilité et de planification, alors je l'en remercie. Ce soir, vous avez beaucoup parlé d'avoir des choix et de nombreux indicateurs qui devraient guider nos choix.

Selon vous, quels sont les principaux indicateurs de l'abordabilité?

Le vice-président: Avant de donner la parole au député d'Abbotsford—Langley-Sud, je rappelle à la députée que les questions doivent être adressées à la présidence.

Le député d'Abbotsford—Langley-Sud a la parole.

Sukhman Gill: Monsieur le Président, cela fait maintenant des décennies que les décisions gouvernementales provoquent une crise de l'abordabilité. Nous voyons ce qui est arrivé à notre économie et à notre pays. Les Canadiens en arrachent. C'est notamment à cause du manque de logements abordables et de la mauvaise exploitation de nos ressources. Je dirais que nous devons faire passer les Canadiens et le Canada en premier.

[Français]

Jean-Denis Garon (Mirabel, BQ): Monsieur le Président, mon collègue est un conservateur de droite. Il nous parle de liberté, de *freedom*, ad nauseam.

Ce qui me surprend toujours chez ces conservateurs de droite, c'est le fait qu'ils deviennent communistes lorsque vient le temps de prendre l'argent public et de l'envoyer dans le pétrole, avec des subventions pour les petits réacteurs nucléaires modulaires pour faire du pétrole avec du nucléaire, ou avec des subventions pour la recherche-développement pour le captage. Il faudrait même que le contribuable paie les pétrolières pour qu'elles puissent séquestrer leur propre carbone. On parle de dizaines de milliards de dollars sur les 10 prochaines années.

Comment mon collègue concilie-t-il le fait de répéter le mot *freedom* chaque fois qu'il dit une phrase avec le fait que, lorsqu'il est temps de verser des fonds publics aux pétrolières, il devient essentiellement un communiste?

[Traduction]

Sukhman Gill: Monsieur le Président, la réalité, c'est que ce que nous avons en ce moment n'est pas le vrai rêve nord-américain. Ce que nous devons faire, c'est bâtir le Canada à partir de la base. Nous sommes prêts à travailler avec les Premières Nations. Nous sommes prêts à travailler avec les provinces. Nous voulons travailler avec le

Québec et toutes les autres provinces pour nous assurer de faire ce qui est bon pour les Canadiens.

Arnold Viersen (Peace River—Westlock, PCC): Monsieur le Président, je tiens à féliciter le député de son élection. Il a organisé l'une des célébrations de la victoire les plus exaltantes. J'ai pu la regarder en ligne. Il a tout diffusé en direct. Je tiens à le féliciter de cela aussi.

Je me demande si le député pourrait nous en dire un peu plus sur la situation du logement dans la vallée du bas Fraser, en Colombie-Britannique.

Sukhman Gill: Monsieur le Président, je vais parler du logement inabordable, une situation que je connais personnellement.

Aujourd'hui, l'achat d'une maison n'est pas à la portée des jeunes de 25 et 26 ans qui vivent dans Abbotsford—South Langley. Pour eux, c'est un rêve d'imaginer qu'ils pourraient un jour être propriétaires de leur propre maison. Ils doivent faire des choix. Ils peuvent choisir d'avoir une famille, de cumuler trois emplois et d'habiter dans un sous-sol, ou décider de ne pas avoir d'enfants et de travailler pour avoir peut-être la possibilité de posséder une maison un jour, dans un avenir très lointain.

Les gens de ma circonscription doivent se démener, je le vois bien. Je suis ici pour travailler fort pour ma collectivité et faire passer Abbotsford—South Langley en premier.

• (2125)

[Français]

Caroline Desrochers (secrétaire parlementaire du ministre du Logement et de l'Infrastructure, Lib.): Monsieur le Président, j'ai entendu mon collègue parler du fait que nous devons tous travailler ensemble pour bâtir un Canada fort. C'est ce que j'ai entendu, je crois. Je pense que les éléments qu'il met de l'avant en matière d'abordabilité et de logement sont des engagements forts que nous avons pris dans notre plateforme. C'est en raison de ces engagements que nous avons élus avec un mandat fort.

Voici ma question pour mon collègue. Est-ce qu'il croit qu'on pourrait arrêter de répéter des slogans ici à la Chambre et commencer à vraiment travailler ensemble? Le moment est beaucoup plus grand que chacun d'entre nous. Les Canadiens s'attendent à ce que nous travaillions ensemble.

Est-ce que mon collègue pense que nous pouvons travailler ensemble pour faire progresser de vraies mesures pour les Canadiens, les Canadiennes, les Québécois et les Québécoises?

[Traduction]

Sukhman Gill: Oui, monsieur le Président, je pense vraiment que nous pouvons travailler ensemble. Comme les libéraux ont déjà volé plusieurs idées de la plateforme conservatrice, nous sommes prêts à travailler ensemble. Nous voulons forcer les libéraux à piger encore dans nos politiques et notre programme. Nous voulons nous assurer que nous travaillions ensemble et que nous adoptons d'excellentes politiques.

Tamara Kronis (Nanaimo—Ladysmith, PCC): Monsieur le Président, les Canadiens veulent de l'air pur. Les Canadiens veulent de l'innovation. De nombreux Canadiens, en particulier mes concitoyens de la Colombie-Britannique, sont très ouverts aux véhicules électriques. Je viens de l'une des régions les plus belles et les plus créatives du pays. Nous sommes profondément engagés à préserver cette beauté et nous nous efforçons de trouver les technologies qui la protégeront.

Travaux des subsides

Je suis vraiment emballée par l'avenir des véhicules électriques et le rôle qu'ils pourront jouer dans la réduction des émissions et les progrès technologiques. Je suis également emballée par les piles à hydrogène, les carburants renouvelables et de nombreuses autres percées dans le secteur des transports, ainsi que par les technologies qui n'ont même pas encore été conçues.

Quand on stimule l'innovation, le Canada en sort gagnant. On dit que la variété donne du piquant à la vie. Sur nos vastes routes et nos terrains accidentés, les Canadiens veulent et ont besoin d'une gamme complète d'options, qu'il s'agisse de véhicules électriques, de véhicules hybrides, de carburants durables et même de moteurs à combustion interne de plus en plus efficaces. Je suis très heureuse de constater que c'est exactement ce que nous offrent nos entrepreneurs et notre marché, qui n'ont pas peur d'embrayer, si je puis dire.

Ce que les Canadiens ne veulent pas et ne peuvent absolument pas se permettre, ce sont des obligations imposées par Ottawa qui font grimper les coûts, qui pénalisent les petites entreprises et qui briment la liberté des consommateurs en faveur d'une planification centralisée. Ces mesures ne sont pas les bienvenues chez moi.

Malheureusement, c'est exactement ce que vise le soi-disant objectif du gouvernement libéral en matière de ventes de véhicules zéro émission. On le présente comme un objectif, mais il s'agit d'un parcours de 10 ans vers une interdiction: l'interdiction des véhicules à essence; c'est un coup de massue réglementaire déguisé en objectif. Soutenue par des amendes et des quotas de conformité, cette mesure n'a pas pour objectif de protéger l'environnement, mais de pousser tous les Canadiens vers le résultat souhaité par le gouvernement libéral, qu'ils le veuillent ou non. Voilà pourquoi la motion conservatrice d'aujourd'hui vise à freiner cette politique et à redonner aux Canadiens le contrôle de la situation. Nous demandons au gouvernement de donner immédiatement aux Canadiens la liberté de choisir des véhicules qui répondent à leurs besoins à un prix qu'ils pourront vraiment se permettre.

Je suis à l'écoute du secteur de l'automobile. La Corporation des associations de détaillants d'automobiles sonne l'alarme. Elle sait ce que les libéraux refusent d'admettre, soit que le plan ne correspond pas à la réalité sur le terrain.

L'adoption des véhicules électriques est en hausse, et c'est une bonne chose, mais cette hausse est attribuable au choix des consommateurs, aux incitatifs sensés et aux investissements dans les infrastructures, et non aux pressions exercées par le gouvernement. Au lieu d'encourager les gens à choisir, le gouvernement les prive de leur capacité de choisir. Les remises fédérales et provinciales ont été réduites. Les infrastructures de recharge sont encore éparpillées, en particulier dans les collectivités rurales et nordiques. Les gens qui vivent dans des appartements ou des maisons en rangée ne peuvent pas se brancher.

Les Canadiens veulent des moyens de transport propres, mais ils veulent aussi des véhicules qui correspondent à leur budget, à leur géographie et à leur vie quotidienne. C'est pourquoi la Corporation des associations de détaillants d'automobiles a signalé que la politique des libéraux est irréaliste et qu'elle entraînera des hausses de coûts importantes pour les consommateurs. Les concessionnaires automobiles sont forcés de tenir des stocks importants de véhicules électriques coûteux, qui, souvent, ne répondent pas à la demande locale, surtout dans les petites villes comme la mienne et dans les régions rurales. Le fardeau de la conformité, ainsi que les sanctions en cas de non-conformité sont refilés aux concessionnaires, ce qui signifie qu'au bout du compte, ils seront refilés aux consommateurs.

L'Association des fabricants de pièces d'automobile du Canada a également fait part de ses préoccupations concernant l'état de préparation de la chaîne d'approvisionnement et la rapidité de la transition. Une décennie, cela peut sembler long, mais, dans le monde de la conception et dans le contexte actuel, 2035 est en fait assez proche. Le Canada ne dispose toujours pas de la capacité nationale nécessaire pour soutenir pleinement une transition aussi rapide. L'industrie automobile canadienne est déjà aux prises avec des droits de douane et une grande instabilité. Elle n'a pas besoin de cela en plus.

• (2130)

Aux termes de cette politique, les constructeurs d'automobiles qui vendraient même un seul véhicule à essence de plus que le quota prévu par les libéraux pourraient se voir imposer des pénalités allant jusqu'à 20 000 \$ par voiture. Cette pénalité est directement refilée au consommateur. À un moment où l'épicerie est hors de prix, où le montant des hypothèques explose et où les files d'attente s'allongent devant les banques alimentaires, les libéraux cherchent à augmenter le prix des véhicules. Comment peuvent-ils être aussi déconnectés de la réalité?

Cette politique n'est pas mauvaise seulement pour les conducteurs, elle frappe aussi de plein fouet des petites entreprises. Les concessionnaires sont obligés de conserver des stocks excédentaires, voire deux fois plus importants que la normale, en particulier dans les villes de petite taille comme Nanaimo. Ils doivent conserver de coûteux véhicules électriques qu'ils ne sont pas capables de vendre à côté de véhicules à essence qui sont plus abordables et plus populaires. C'est un énorme fardeau financier, auquel s'ajoutent les amendes qui seront infligées par Ottawa s'ils ne vendent pas assez de véhicules électriques dont personne ne veut. C'est une politique qui n'en est pas une. C'est une mauvaise idée qui nuira aux Canadiens alors que le gouvernement dit vouloir les aider.

Les habitants des secteurs ruraux de ma circonscription conduisent des camionnettes. Dans les climats nordiques, les gens ont besoin de véhicules qui peuvent affronter la neige, le froid et les longues distances. Ils n'ont pas envie de se demander s'ils trouveront une borne de recharge. Dans toutes les régions de notre grand pays, les gens veulent pouvoir choisir. Ils veulent être libres de choisir ce qui convient à leur famille, à leur travail et à leur portefeuille. Ils ne veulent surtout pas que ce soit le premier ministre qui décide quel véhicule ils peuvent acheter.

Les conservateurs croient en l'innovation. Nous croyons aux technologies propres et à la réduction des émissions. Nous croyons également à la liberté de choix et à la concurrence, et oui, nous croyons au bon sens.

La demande pour les véhicules électriques stagne. Il se peut que la conjoncture économique rende leur prix inabordable. Il se peut que la demande pour les véhicules électriques ait atteint son point de saturation. Après des années de croissance alimentée par les utilisateurs précoces et les remises gouvernementales, le marché ralentit maintenant parce que de nombreux Canadiens n'ont tout simplement pas les moyens d'assumer les coûts initiaux élevés, n'ont pas accès à l'infrastructure de recharge ou ne sont pas convaincus que les véhicules électriques répondent à leurs besoins compte tenu de notre climat et de notre géographie.

Travaux des subsides

Cependant, plutôt que d'ajuster la politique gouvernementale et de changer de cap pour aider les Canadiens en ces temps difficiles, les libéraux inversent les rôles: ils veulent que nous modifiions notre comportement pour répondre à leurs besoins et à leurs désirs. Ils ne réagissent pas aux tendances du marché. Ils essaient de créer ces tendances et de contraindre les Canadiens à respecter des quotas. Ce n'est pas de l'innovation. C'est du désespoir et du contrôle.

Nous avons l'occasion de remettre le Canada sur les rails. Investissons dans les infrastructures. Soutenons toute une gamme de technologies propres. Laissons la demande croître naturellement. Reconnaissons qu'il existe plusieurs façons de réduire les émissions. Les véhicules hybrides, l'hydrogène, les carburants durables et, oui, même les moteurs à combustion interne améliorés ont tous leur place sur la route vers un avenir plus durable. Par-dessus tout, écoutons les travailleurs qui assemblent les voitures, les entreprises familiales qui les vendent et les Canadiens qui les conduisent chaque jour.

Le plan libéral est voué à l'échec. Il est inabordable, irréaliste et injuste. Il est temps d'embrayer: appuyons la motion conservatrice à l'étude. Mettons fin à l'interdiction et rendons aux Canadiens le pouvoir de prendre leurs propres décisions et de choisir leur propre avenir.

• (2135)

[Français]

Steeve Lavoie (Beauport—Limoulu, Lib.): Monsieur le Président, j'ai bien écouté l'allocution de ma collègue.

J'ai sous les yeux un document dont j'aimerais lire quelques mots. On parle de quelque chose de « coûteux, peu fiable et limité en performance ». Je suis convaincu qu'on pense aux véhicules électriques. Or, ce n'est pas ça. On parle du moteur à combustion interne lors de son arrivée sur le marché. C'était coûteux, peu fiable et limité en performance. Cependant, grâce à la recherche et au développement d'infrastructures adaptées, comme les routes et les stations-service, le moteur à combustion est devenu ce qu'il est aujourd'hui pour la voiture.

Nous entrons présentement dans une nouvelle ère. L'auto électrique vit le même changement. Nous sommes en plein cœur de ce changement. J'aimerais poser une question à ma collègue. Choisira-t-elle de faire partie de cette évolution et de propulser le Canada vers l'avenir ou préférera-t-elle s'ancrer dans l'immobilisme?

[Traduction]

Tamara Kronis: Monsieur le Président, ce qui est incroyable au sujet de l'évolution et de l'innovation, c'est que, lorsqu'on s'engage dans cette voie, on ne sait pas où cela va nous mener. Quand le moteur à combustion a été inventé, et quand il a été mis en marché, il y avait beaucoup de modèles et plusieurs conceptions.

Au fil du temps, nous avons obtenu une extraordinaire variété. Après les petits chevaux, les carrioles et les petits moteurs d'autrefois, nous avons maintenant des voitures de sport, des décapotables, des berlines, des familiales et toutes sortes de moyens de transport.

Nous y sommes parvenus en laissant l'industrie prendre les devants. Nous y sommes arrivés en laissant les gens innover. Je crois que, si nous le permettons dans ce cas-ci...

[Français]

Le vice-président: Nous passons aux questions et aux observations.

Le député de Berthier—Maskinongé a la parole.

Yves Perron (Berthier—Maskinongé, BQ): Monsieur le Président, il y a des moments qui sont importants dans l'histoire. Nous venons d'en vivre un. Ce soir, le projet de loi pour protéger la gestion de l'offre, que nous avons adopté à l'unanimité ici il y a quelques semaines à peine, a été adopté en troisième lecture au Sénat. Il obtiendra bientôt la sanction royale à Rideau Hall.

J'aimerais dire quelques mots. Tout d'abord, je veux dire merci à tous ceux qui y ont cru. Malgré le fait que personne n'y croyait au départ, nous avons réussi à le faire. Un jour, un grand homme a dit: « Ils ne savaient pas que c'était impossible, alors ils l'ont fait ». C'est ce que nous avons fait. Nous avons protégé notre modèle agricole.

Ce soir, nous célébrons. Je veux féliciter et remercier tout le monde.

[Traduction]

Tamara Kronis: Monsieur le Président, même si je pense que mon collègue est incroyablement éloquent, je ne crois pas qu'il y avait une question dans son intervention, alors j'aimerais vous redonner la parole, car quelqu'un d'autre pourrait avoir une question.

• (2140)

Connie Cody (Cambridge, PCC): Monsieur le Président, je remercie ma collègue d'avoir fait part des préoccupations de la population. Elle a soulevé des points importants concernant les répercussions de l'interdiction de la vente de véhicules à essence sur l'abordabilité et l'accessibilité, en particulier dans les régions où le coût de la vie est élevé, comme Vancouver.

Compte tenu des pressions auxquelles les familles et les entreprises sont déjà confrontées, la députée pourrait-elle préciser les difficultés particulières que cette politique pourrait créer et comment ces impacts pourraient compliquer davantage la situation des communautés qui luttent déjà contre la hausse du coût de la vie? En particulier, quelles pourraient être les conséquences pour les concessionnaires locaux qui pourraient être confrontés à des coûts supplémentaires, à des problèmes de stocks ou à des pénalités liées à la conformité?

Tamara Kronis: Monsieur le Président, l'une des choses incroyables à propos des concessionnaires automobiles, c'est qu'il s'agit souvent d'entreprises familiales. J'ai grandi à quelques pas d'un concessionnaire automobile, et c'est maintenant le fils du propriétaire de l'époque qui dirige l'entreprise.

L'exploitation d'une concession automobile nécessite des investissements considérables. Il faut louer un local et embaucher un grand nombre d'employés. Les concessionnaires automobiles comptent parmi les plus importants employeurs de ma ville, Nanaimo.

S'ils ne disposent que d'un espace limité et qu'ils essaient de faire fonctionner leur entreprise, et que le gouvernement vient leur dire qu'ils doivent ajouter d'autres activités à leurs activités actuelles dans le même espace et avec le même personnel, cela crée des frais généraux supplémentaires. Cela implique de nouveaux services et rend très difficile pour eux d'innover et de gérer leur entreprise. Les difficultés...

Le vice-président: Le temps de parole de la députée est écoulé.

Nous reprenons le débat. La députée de South Shore—St. Margarets a la parole.

Travaux des subsides

Jessica Fancy-Landry (South Shore—St. Margarets, Lib.): Monsieur le Président, ce soir, c'est mon premier discours, et il porte sur un sujet crucial pour bien des Canadiens: le logement. Certains d'entre nous en ont beaucoup parlé ce soir. Alors que nous examinons le budget principal des dépenses de la Société canadienne d'hypothèques et de logement, j'aimerais que nous pensions non seulement aux chiffres que nous examinons, mais aussi à la réalité des personnes derrière ces chiffres, y compris les familles qui veulent de la stabilité, les jeunes qui essaient d'accéder au marché immobilier et les collectivités qui veulent assurer leur croissance dans la dignité et de façon inclusive. C'est plus qu'une question de finances. Il s'agit de déterminer comment bâtir un Canada plus abordable, plus accessible et plus équitable pour tous.

Cela fait partie des problèmes et des préoccupations dont on m'a parlé lorsque j'ai fait du porte-à-porte dans South Shore—St. Margarets et que j'ai parlé avec des résidents de la circonscription au téléphone.

Je suis heureuse d'avoir l'occasion ce soir de revenir sur les dépenses du Budget principal des dépenses 2025-2026 en ce qui concerne le ministère du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités, et j'aimerais souligner aujourd'hui comment ce budget des dépenses, et plus particulièrement les programmes de la Société canadienne d'hypothèques et de logement, aideront les Canadiens à améliorer leur sort.

En ce qui concerne les infrastructures publiques, elles ont toujours été et elles demeureront un moteur clé de la réussite du Canada. Elles jouent un rôle essentiel dans l'édification d'une collectivité résiliente et le soutien de la compétitivité économique, tant au pays qu'à l'étranger. Les collectivités sont le fondement d'un pays et elles reposent sur un réseau vaste et complexe de systèmes de transport en commun, de routes, d'infrastructures d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées, de systèmes de transport actif, d'installations culturelles et plus encore. Ce réseau touche toutes les collectivités et tous les Canadiens. Il permet aux entreprises de prospérer à l'échelle locale et mondiale, il rend la vie abordable pour les Canadiens et il contribue à protéger l'environnement.

Le ministère du Logement, des Infrastructures et des Collectivités, avec sa proposition d'investissements, veut soutenir le logement abordable et des infrastructures modernes qui résistent aux changements climatiques et aux phénomènes météorologiques extrêmes. Il veut des transports en commun bonifiés et des ponts appartenant au gouvernement fédéral, des installations efficaces et fiables d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées, ainsi que de vastes espaces communautaires, c'est-à-dire toutes les infrastructures dont nous avons besoin. En outre, il travaille avec les collectivités pour offrir des programmes visant à prévenir et à réduire l'itinérance, ce dont on a beaucoup parlé pendant la période des questions.

La SCHL joue un rôle essentiel au sein de ce portefeuille en tant qu'organisme responsable de la prestation des programmes de logement. Pour remplir ce mandat important et vaste, le ministère du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités collabore avec des partenaires autochtones ainsi qu'avec tous les ordres de gouvernement et d'autres intervenants importants. Dans le Budget des dépenses 2025-2026, comme la plupart des députés le savent, le ministère du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités demande un peu plus de 16 milliards de dollars en autorisations de dépenses totales pour des investissements dans le logement et l'itiné-

rance, le transport en commun, les grands projets d'infrastructure et les infrastructures vertes, rurales et nordiques dans tout le pays.

Comme nous le savons tous, il n'est pas toujours attirant de couler une fondation, mais nous avons besoin de cette fondation et de ces infrastructures si nous voulons bâtir quelque chose de plus grand. Parmi les choses qu'ils souhaitent également offrir, il y a les nouveaux programmes du ministère annoncés dans le budget de 2024, y compris le Fonds canadien pour les infrastructures liées au logement, et le financement continu de programmes comme Vers un chez-soi: la Stratégie canadienne de lutte contre l'itinérance, le Programme pour les bâtiments communautaires verts et inclusifs et le Programme d'infrastructure Investir dans le Canada.

La gestion des ponts appartenant au gouvernement fédéral fait également partie de ce portefeuille, y compris la remise en état du pont de Québec, un pont important sur le plan historique qui nécessite un important programme d'entretien de sa structure, les travaux de reconfiguration de l'autoroute Bonaventure et les travaux de renforcement en acier du pont Jacques-Cartier.

Le portefeuille comprend également le financement de ces programmes de la SCHL. Dans le budget principal des dépenses, la SCHL demande 6,4 milliards de dollars pour soutenir la mise en œuvre de programmes importants. Cette enveloppe inclurait une augmentation de 740 millions de dollars, principalement liée à trois programmes clés. Je parle de 101,5 millions de dollars pour le Fonds pour accélérer la construction de logements, de 309,1 millions de dollars pour le Fonds pour le logement abordable et de 248,1 millions de dollars pour la Stratégie sur le logement des Autochtones en milieu urbain, rural et nordique.

● (2145)

En ce qui concerne les mandats spéciaux de la gouverneure générale, comme la Chambre le sait, le processus habituel prévoit l'octroi de crédits provisoires correspondant aux trois douzièmes du premier trimestre de l'année. Cela permet aux ministères de disposer d'une autorisation de dépenser suffisante pour couvrir la période visée par ce budget principal des dépenses jusqu'à ce que la prochaine loi de crédits reçoive la sanction royale. Compte tenu de la dissolution du Parlement le 23 mars dernier, des mandats spéciaux de la gouverneure générale d'un peu plus de 2,75 milliards de dollars ont été octroyés à ce portefeuille pour couvrir la période comprise entre le 1^{er} avril et le 29 juin afin de garantir que les Canadiens continuent d'avoir accès à ces programmes qui soutiennent leurs collectivités.

De ce financement, la SCHL a utilisé 1,58 milliard de dollars pour maintenir d'importants programmes de logement à un moment où les Canadiens sont confrontés à une crise du logement. Parmi les résultats positifs, et j'en ai mentionné quelques-uns, il y a le fait que le gouvernement du Canada reste déterminé à mettre en œuvre des programmes d'une ampleur sans précédent pour répondre aux besoins en matière de logement et d'infrastructure dans tout le pays. Nous continuons de mettre en œuvre des programmes pour améliorer l'offre de logements et l'abordabilité. En tout, des réparations ont été effectuées ou des engagements ont été pris dans le cadre de la Stratégie nationale sur le logement concernant plus de 320 000 logements, un nombre supérieur à l'objectif de 300 000. Dans le cadre de ce financement, 33,2 % des fonds ont servi à répondre aux besoins des femmes et de leurs enfants, un résultat qui dépasse encore une fois l'objectif initial, qui était de 25 %, et qui aide à faire en sorte que des groupes méritant l'équité et des populations vulnérables aient un toit et un chez-soi.

Travaux des subsides

Les programmes tels que le Fonds pour accélérer la construction de logements permettent de construire de meilleurs logements et de produire de meilleurs résultats pour les Canadiens en incitant les municipalités à réduire les formalités administratives et à accroître la densification résidentielle. Au 31 mars, 4,3 milliards de dollars du Fonds pour accélérer la construction de logements avaient permis d'accélérer la délivrance de plus de 119 000 permis de construction de nouvelles habitations. Dans le cadre de ce fonds, le gouvernement du Canada a déjà signé plus de 200 accords avec des municipalités qui obligent ces dernières à éliminer les obstacles à l'offre de logements et à simplifier leur cadre de réglementation, contribuant à accélérer la construction d'habitations.

Ces mesures devraient soutenir la construction de plus de 750 000 nouveaux logements au cours de la prochaine décennie. La SCHL s'engage également à fournir 23 milliards de dollars de prêts dans le cadre du Programme de prêts pour la construction d'appartements afin de soutenir la création de près de 60 000 appartements et la construction d'immeubles d'appartements au Canada. Voilà les différents types d'habitation dont nous parlons ici ce soir. Cela s'ajoute à d'autres mesures incitatives telles que le catalogue de conception de logements, qui met 50 conceptions normalisées à la disposition des acheteurs de maison afin d'accélérer la construction.

En 2021, 47 % des ménages locataires au Canada ont déclaré être aux prises avec au moins une des difficultés suivantes, car nous savons qu'il y a des difficultés: le fait de devoir consacrer plus de 30 % de leur revenu à leur logement, le fait d'avoir un logement inadéquat pour la taille de leur ménage, ou le fait d'habiter dans un logement nécessitant des réparations. Une fois de plus, il faut renouveler ou réparer les infrastructures.

Aider les Canadiens à accéder à des logements abordables et hors marché est une priorité clé pour notre gouvernement. Les programmes de logement social donnent des résultats concrets pour les Canadiens. Au 31 mars, 1 328 demandes avaient été approuvées dans le cadre de ce fonds pour le logement abordable, pour un engagement total de près de 11,99 milliards de dollars. Pour mettre cela en perspective, à ce jour, 46 000 nouveaux logements ont été approuvés dans le cadre du Fonds pour le logement abordable, dont près de 30 000 sont offerts à moins de 80 % du loyer médian du marché, avec un loyer moyen prévu de 716 \$ par mois.

• (2150)

Près de 175 000 autres logements ont été réparés ou renouvelés grâce à ce fonds, et le loyer de 135 000 d'entre eux est passé à 80 % du loyer médian du marché, soit en moyenne 827 \$ par mois. Le Fonds pour le logement abordable donne des résultats, de même que des programmes comme l'Initiative fédérale de logement communautaire, qui contribue à préserver 48 000 logements communautaires, et le Programme de développement de coopératives d'habitation de 1,5 milliard de dollars, qui financera une nouvelle génération de coopératives d'habitation sans but lucratif. En tant qu'ancienne présidente du conseil d'administration de la Rural Communities Foundation of Nova Scotia, je sais que c'est ce genre de coopératives d'habitation sans but lucratif qui ont une incidence importante dans ma circonscription, South Shore—St. Margarets.

Le gouvernement du Canada est fermement résolu à avancer sur la voie de la réconciliation aux côtés de ses partenaires et des communautés autochtones. Nous reconnaissons que les ménages autochtones sont presque deux fois plus susceptibles de vivre dans des logements en piètre état que la population en général. Les fonds prévus dans le budget principal des dépenses répondront aux be-

soins en matière de logement des Autochtones en milieu urbain, rural et nordique.

La Stratégie sur le logement des Autochtones en milieu urbain, rural et nordique renforcera sensiblement l'autonomie des Autochtones en matière de logement. Nous devons continuer à bâtir une relation renouvelée et significative avec les peuples autochtones, fondée sur la collaboration et le partenariat. Nous entendons beaucoup parler de collaboration et de partenariat à la Chambre, et j'espère que mes collègues d'en face prendront note.

Le gouvernement du Canada est déterminé à s'attaquer à la crise du logement. Le financement provenant de la Société canadienne d'hypothèque et de logement est essentiel à la réussite de nos programmes de logement. À ce financement s'ajoute celui qui est fourni par Logement, Infrastructures et Collectivités Canada et qui est destiné au logement, aux programmes, aux infrastructures de soutien et au transport en commun, par l'entremise du Fonds canadien pour les infrastructures liées au logement et du Fonds pour le transport en commun du Canada, respectivement.

En conclusion, les difficultés de notre pays commencent chez nous, et il doit en être de même pour les solutions que nous leur apportons. C'est pourquoi le gouvernement du Canada reste déterminé à construire les logements et les infrastructures qui constituent l'épine dorsale de collectivités fortes, inclusives et abordables.

Le budget principal des dépenses dont nous sommes saisis aujourd'hui permettra à Logement, Infrastructures et Collectivités Canada et aux organismes de son portefeuille de respecter les engagements du gouvernement envers les Canadiens, en matière de logement abordable. Nous prenons de nouvelles mesures audacieuses, comme le lancement de « Maisons Canada », afin d'accélérer la construction de logements et d'accroître l'offre. En même temps, nous nous appuyons sur des programmes éprouvés dans le cadre de partenariats qui donnent déjà des résultats. J'ai déjà parlé de certains d'entre eux qui dépassent les objectifs.

En toile de fond, nous avons comme objectif de faire baisser le prix du logement, d'aider les Canadiens à faire leur place au soleil et de bâtir l'économie la plus saine du G7. J'espère travailler main dans la main avec mes collègues de tous les horizons et de tous les partis à la mise en œuvre de ces programmes, de façon à donner un coup de pouce à tous les Canadiens. Après tout, c'est au fond pour eux que nous sommes ici, pour nos concitoyens, alors aidons tous les Canadiens.

• (2155)

Andrew Lawton (Elgin—St. Thomas—London-Sud, PCC): Monsieur le Président, je félicite la députée d'en face de son discours inaugural. Elle a parlé en long et en large des plans, des rêves et des aspirations du gouvernement libéral dans le dossier du logement, sauf qu'elle a oublié de présenter une analyse sans complaisance de son bilan.

En 10 ans de gouvernement libéral, le prix du logement a doublé. Le Fonds pour accélérer la construction de logements, dont la députée chante les louanges, a accordé des centaines de millions de dollars à des administrations municipales qui ont fini par hausser l'impôt foncier des personnes qui entendent bâtir des habitations, ce qui fait de l'accès à la propriété un rêve de moins en moins réalisable. La seule réaction du gouvernement a été de s'engager du bout des lèvres en évoquant les maisons de Brookfield, sans vraiment annoncer quoi que ce soit de concret pour faire baisser durablement le prix du logement.

La députée entend-elle désavouer le bilan sur 10 ans des libéraux en matière de logement?

Jessica Fancy-Landry: Monsieur le Président, j'ai l'impression que la question du député est plutôt tordue. Je tiens à dire que le Fonds pour accélérer la construction de logements est ce qui permet de poser des canalisations et des fils dans le sol. En ce qui concerne les mises en chantier et la livraison de nouveaux logements, il faut parfois développer les infrastructures en premier lieu. Nous savons que c'est ce qu'il faut faire pour construire tous les logements dont nous avons besoin à l'heure actuelle. Je dirais que c'est ce qui aide les acheteurs d'une première maison.

Nos plans encouragent la construction de logements à vocation locative. Il y a aussi nos terres publiques et nos logements publics. Nous nous concentrons sur le logement abordable sans but lucratif, un secteur qui offre de meilleures protections contre la spéculation. J'espère vraiment que le député prendra note des différents programmes que je viens d'énumérer, qu'il les appuiera et qu'il collaborera avec nous afin que tous les Canadiens aient un toit.

Kent MacDonald (Cardigan, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à féliciter la députée de South Shore—St. Margarets de son discours détaillé sur le logement. Comme je viens d'une circonscription rurale, je vais poser la question suivante: comment la stratégie sur le logement que le gouvernement a présentée aidera-t-elle les collectivités rurales à répondre à leurs besoins en matière de logement?

Jessica Fancy-Landry: Monsieur le Président, je viens, moi aussi, d'une circonscription rurale et j'ai été présidente du conseil d'administration de la Rural Communities Foundation of Nova Scotia. Pour répondre à la question de mon collègue, je dirais que le Fonds pour accélérer la construction de logements est un pilier de la communauté. De plus, le secteur du logement abordable et sans but lucratif dans la région est en constante évolution et produit des résultats. J'en parle en connaissance de cause.

C'est le temps d'agir. Nous travaillons ensemble, nous lançons des travaux et nous essayons de faire en sorte que chaque Canadien ait un toit.

Dave Epp (Chatham-Kent—Leamington, PCC): Monsieur le Président, je tiens à souhaiter la bienvenue à ma collègue d'en face, qui est nouvelle à la Chambre.

Le nouveau premier ministre, comme son parti veut l'appeler, a également adopté le concept d'une nouvelle méthode comptable. Compte tenu de toutes les mesures que la députée a mentionnées dans son discours, comment justifie-t-elle l'idée que le gouvernement devrait maintenant scinder le budget principal des dépenses et le bilan de la dette en deux catégories distinctes: les dépenses de fonctionnement et les dépenses d'immobilisation?

Est-ce pour tenir compte des différences de taux d'intérêt sur la dette, qui ne cesse de croître? Quelle en serait la raison? S'agit-il en fait de créer le mirage d'un équilibre relatif à une partie des dépenses, alors que nous continuons à nous endetter pour les générations à venir?

Jessica Fancy-Landry: Monsieur le Président, parfois, c'est ainsi que l'on fait le calcul dans le cas des immobilisations parce qu'elles conservent une valeur en fin de compte. Pour nous...

• (2200)

Le vice-président: Comme il est 22 heures, je dois interrompre les délibérations et mettre aux voix sur-le-champ toutes les motions relatives aux crédits.

Travaux des subsides

Convoquez les députés.

* * *

• (2230)

TRAVAUX DES SUBSIDES

MOTION DE L'OPPOSITION — VENTE DE VÉHICULES À ESSENCE

La Chambre reprend l'étude de la motion.

Le Président: Le vote porte sur la motion de l'opposition concernant les crédits.

Le vote porte sur la motion suivante. Puis-je me dispenser d'en faire la lecture?

Des voix: Non.

[La présidence donne lecture de la motion.]

• (2240)

[Français]

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

(Vote n° 14)

POUR

Députés

Aboulaif	Aitchison
Albas	Allison
Anderson	Anstey
Arnold	Au
Baber	Bailey
Baldinelli	Barlow
Barrett	Bélanger (Sudbury East—Manitoulin—Nickel Belt)
Berthold	Bexte
Bezan	Block
Bonk	Borrelli
Bragdon	Brassard
Brock	Calkins
Caputo	Chambers
Chong	Cobena
Cody	Dalton
Davidson	Davies (Niagara South)
Dawson	Deltell
d'Entremont	DeRidder
Diotte	Doherty
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
Jeneroux	Jivani
Kelly	Khanna
Kibble	Kirkland
Kmiec	Konanz
Kram	Kramp-Neuman
Kronis	Kurek (Battle River—Crowfoot)
Kuruc (Hamilton East—Stoney Creek)	Kusie
Lake	Lantsman
Lawrence	Lawton
Lefebvre	Leslie
Lewis (Essex)	Lewis (Haldimand—Norfolk)
Lloyd	Lobb
Ma	Mahal

Travaux des subsides

Majumdar	Malette (Kapusking—Timmins—Mushkegowuk)	Hodgson	Hogan
Mantle	Martel	Housefather	Hussen
Mazier	McCauley	Iacono	Idlout
McKenzie	McLean (Calgary Centre)	Jaczek	Johns
Melillo	Menegakis	Joseph	Kayabaga
Moore	Morin	Kelloway	Khalid
Morrison	Motz	Klassen	Koutrakis
Muys	Nater	Kwan	Lalonde
Patzer	Paul-Hus	Lambropoulos	Lamoureux
Redekopp	Reid	Lapointe (Rivière-des-Mille-Îles)	Lapointe (Sudbury)
Rempel Garner	Reynolds	Larouche	Lattanzio
Richards	Roberts	Lauzon	Lavack
Rood	Ross	Lavoie	LeBlanc
Rowe	Ruff	Leitão	Lemire
Scheer	Schmale	Lightbound	Long
Seebach	Shipley	Louis (Kitchener—Conestoga)	MacDonald (Malpeque)
Small	Steinley	MacDonald (Cardigan)	MacKinnon (Gatineau)
Stevenson	Strahl	Malette (Bay of Quinte)	Maloney
Strauss	Stubbs	May	McGuinty
Thomas	Tochor	McKelvie	McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)
Tolmie	Uppal	McKnight	McLean (Esquimalt—Saanich—Sooke)
Van Popta	Vien	McPherson	Ménard
Viersen	Vis	Mendès	Michel
Wagantall	Warkentin	Miedema	Miller
Waugh	Williamson	Mingarelli	Morrissey
Zimmer — 141		Myles	Naqvi

CONTRE

Députés

Acan	Al Soud	Noormohamed	Normandin
Ali	Alty	Ntumba	Oliphant
Anand	Anandasangaree	Olszewski	O'Rourke
Auguste	Bains	Osborne	Perron
Baker	Bardeesy	Petitpas Taylor	Powlowski
Barsalou-Duval	Battiste	Provost	Ramsay
Beaulieu	Beech	Rana	Robertson
Belanger (Desnethé—Missinippi—Churchill River)	Bendayan	Rocheport	Romanado
Bittle	Blair	Royer	Sahota
Blanchet	Blanchette-Joncas	Saini	Sari
Blois	Bonin	Sari	Savard-Tremblay
Boulerice	Brière	Sawatzky	Schiefke
Brunelle-Duceppe	Carr	Sgro	Sheehan
Casey	Chagger	Sidhu (Brampton East)	Sidhu (Brampton South)
Champagne	Champoux	Simard	Sodhi
Chang	Chartrand	Solomon	Sousa
Chatel	Chen	Ste-Marie	St-Pierre
Chenette	Chi	Sudds	Tesser Derksen
Church	Clark	Thériault	Thompson
Connors	Cormier	Turnbull	Valdez
Coteau	Dabrusin	van Koeverden	Vandenbeld
Dandurand	Danko	Villeneuve	Watchorn
Davies (Vancouver Kingsway)	DeBellefeuille	Weiler	Wilkinson
Deschênes	Deschênes-Thériault	Yip	Zahid
Desrochers	Dhaliwal	Zerucelli	Zuberi — 194
Dhillon	Diab		
Duclos	Duguid		
Dzerowicz	Earle		
Ehsassi	El-Khoury		
Erskine-Smith	Eyolfson		
Fancy-Landry	Fanjoy		
Fergus	Fisher		
Fonseca	Fortier		
Fortin	Fragiskatos		
Fraser	Freeland		
Fry	Fuhr		
Gaheer	Gainey		
Garon	Gasparro		
Gaudreau	Gazan		
Gerretsen	Gill (Côte-Nord—Kawawachikamach—Nitassinan)		
Gould	Grant		
Greaves	Guay		
Gull-Masty	Hajdu		
Hanley	Harrison		
Hepfner	Hirtle		

PAIRÉS

Députés

Carney	Dancho
Dowdall	Guilbeault
Joly	Plamondon — 6

Le Président: Je déclare la motion rejetée.

[Traduction]

BUDGET PRINCIPAL DES DÉPENSES 2025-2026

ADOPTION DU CRÉDIT 1 — MINISTÈRE DU PATRIMOINE CANADIEN

La Chambre reprend l'étude de la motion n° 1.

Le Président: Le vote suivant porte sur la motion n° 1.

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: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(La motion n° 1 est adoptée.)

• (2245)

[Français]

ADOPTION DU CRÉDIT 1 — SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENT

L'hon. Shafqat Ali (président du Conseil du Trésor, Lib.) propose:

Que le crédit 1, au montant de 6 363 904 082 \$, sous la rubrique Société canadienne d'hypothèques et de logement — Remboursements à la Société canadienne d'hypothèques et de logement, du Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2026, soit agréé.

Le Président: Le vote porte sur la motion n° 2.

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: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(La motion n° 2 est adoptée.)

[Traduction]

ADOPTION DU CRÉDIT 1 — MINISTÈRE DE LA CITOYENNETÉ ET DE L'IMMIGRATION

L'hon. Shafqat Ali (président du Conseil du Trésor, Lib.) propose:

Que le crédit 1, au montant de 2 223 420 163 \$, sous la rubrique ministère de la Citoyenneté et de l'immigration — Dépenses de fonctionnement, du Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2026, soit agréé.

Le Président: Le vote suivant porte sur la motion n° 3.

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: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(La motion n° 3 est adoptée.)

[Français]

ADOPTION DU CRÉDIT 1 — BUREAU DU SECRÉTAIRE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL

L'hon. Shafqat Ali (président du Conseil du Trésor, Lib.) propose:

Travaux des subsides

Que le crédit 1, au montant de 22 077 800 \$, sous la rubrique Bureau du secrétaire du gouverneur général — Dépenses du programme et dépenses relatives aux anciens gouverneurs généraux, du Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2026, soit agréé.

Le Président: Le vote porte sur la motion n° 4

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: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(La motion n° 4 est adoptée.)

[Traduction]

ADOPTION DU CRÉDIT 1 — COMMISSION DES DÉBATS DES CHEFS

L'hon. Shafqat Ali (président du Conseil du Trésor, Lib.) propose:

Que le crédit 1, au montant de 3 422 808 \$, sous la rubrique Commission des débats des chefs — Dépenses du Programme, du Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2026, soit agréé.

Le Président: Le vote suivant porte sur la motion n° 5.

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: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(La motion n° 5 est adoptée.)

[Français]

L'hon. Shafqat Ali propose:

Que le Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2026, à l'exception de tout crédit disposé plus tôt aujourd'hui, soit agréé.

Le Président: La prochain vote porte sur la motion d'adoption du budget principal des dépenses.

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.

[Traduction]

L'hon. Mark Gerretsen: Monsieur le Président, nous demandons un vote par appel nominal.

• (2255)

[Français]

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

*Travaux des subsides**(Vote n° 15)***POUR**

Députés

Acan	Al Soud
Ali	Alty
Anand	Anandasangaree
Auguste	Bains
Baker	Bardeesy
Barsalou-Duval	Battiste
Beaulieu	Beech
Belanger (Desnethé—Mississippi—Churchill River)	Bendayan
Bittle	Blair
Blanchet	Blanchette-Joncas
Blois	Bonin
Boulerice	Brière
Brunelle-Duceppe	Carr
Casey	Chagger
Champagne	Champoux
Chang	Chartrand
Chatel	Chen
Chenette	Chi
Church	Clark
Connors	Cormier
Coteau	Dabrusin
Dandurand	Danko
Davies (Vancouver Kingsway)	DeBellefeuille
Deschênes	Deschênes-Thériault
Desrochers	Dhaliwal
Dhillon	Diab
Duclos	Duguid
Dzerowicz	Earle
Ehsassi	El-Khoury
Erskine-Smith	Eyolfson
Fancy-Landry	Fanjoy
Fergus	Fisher
Fonseca	Fortier
Fortin	Fragiskatos
Fraser	Freeland
Fry	Fuhr
Gaheer	Gainey
Garon	Gasparro
Gaudreau	Gazan
Gerretsen	Gill (Côte-Nord—Kawawachikamach—Nitassinan)
Gould	Grant
Greaves	Guay
Gull-Masty	Hajdu
Hanley	Harrison
Hepfner	Hirtle
Hodgson	Hogan
Housefather	Hussen
Iacono	Idlout
Jaczek	Johns
Joseph	Kayabaga
Kelloway	Khalid
Klassen	Koutrakis
Kwan	Lalonde
Lambropoulos	Lamoureux
Lapointe (Rivière-des-Mille-Îles)	Lapointe (Sudbury)
Larouche	Lattanzio
Lauzon	Lavack
Lavoie	LeBlanc
Leitão	Lemire
Lightbound	Long
Louis (Kitchener—Conestoga)	MacDonald (Malpeque)
MacDonald (Cardigan)	MacKinnon (Gatineau)
Malette (Bay of Quinte)	Maloney
May	McGuinty
McKelvie	McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)
McKnight	McLean (Esquimalt—Saainich—Sooke)
McPherson	Ménard
Mendès	Michel
Miedema	Miller
Mingarelli	Morrissey
Myles	Naqvi

Nathan
Noormohamed
Ntumba
Olszewski
Osborne
Petitpas Taylor
Provost
Rana
Rocheftort
Royer
Saini
Sari
Sawatzky
Sgro
Sidhu (Brampton East)
Simard
Solomon
Ste-Marie
Sudds
Thériault
Turnbull
van Koeverden
Cormier
Villeneuve
Weiler
Yip
Zerucelli
Nguyen
Normandin
Oliphant
O'Rourke
Perron
Powlowski
Ramsay
Robertson
Romanado
Sahota
Sarai
Savard-Tremblay
Schieffe
Sheehan
Sidhu (Brampton South)
Sodhi
Sousa
St-Pierre
Tesser Derksen
Thompson
Valdez
Vandenbeld
Watchorn
Wilkinson
Zahid
Zuberi— 194

CONTRE

Députés

Aboutaif
Albas
Anderson
Arnold
Baber
Baldinelli
Barrett
Berthold
Bezan
Bonk
Bragdon
Brock
Caputo
Chong
Cody
Davidson
Dawson
d'Entremont
Diotte
Duncan
Falk (Battlefords—Lloydminster—Meadow Lake)
Falk (Provencher)
Gallant
Genuis
Gill (Brampton West)
Gill (Windsor West)
Gladu
Goodridge
Groleau
Gunn
Hardy
Hoback
Jackson
Jeneroux
Kelly
Kibble
Kmiec
Kram
Aitchison
Allison
Anstey
Au
Bailey
Barlow
Belanger (Sudbury East—Manitoulin—Nickel Belt)
Bexte
Block
Borrelli
Brassard
Calkins
Chambers
Cobena
Dalton
Davies (Niagara South)
Deltell
DeRidder
Doherty
Epp
Généreux
Gill (Calgary Skyview)
Gill (Calgary McKnight)
Gill (Abbotsford—South Langley)
Godin
Gourde
Guglielmin
Hallan
Ho
Holman
Jansen
Jivani
Khanna
Kirkland
Konanz
Kramp-Neuman

Travaux des subsides

Kronis	Kurek (Battle River—Crowfoot)
Kuruc (Hamilton East—Stoney Creek)	Kusie
Lake	Lantsman
Lawrence	Lawton
Lefebvre	Leslie
Lewis (Essex)	Lewis (Haldimand—Norfolk)
Lloyd	Lobb
Ma	Mahal
Majumdar	Malette (Kapuskaing—Timmins—Mushkegowuk)
Mantle	Martel
Mazier	McCauley
McKenzie	McLean (Calgary Centre)
Melillo	Menegakis
Moore	Morin
Morrison	Motz
Muys	Nater
Patzer	Paul-Hus
Redekopp	Reid
Rempel Garner	Reynolds
Richards	Roberts
Rood	Ross
Rowe	Ruff
Scheer	Schmale
Seeback	Shiple
Small	Steinley
Stevenson	Strahl
Strauss	Stubbs
Thomas	Tochor
Tolmie	Uppal
Van Popta	Vien
Viersen	Vis
Wagantall	Warkentin
Waugh	Williamson
Zimmer— 141	

PAIRÉS

Députés

Carney	Dancho
Dowdall	Guilbeault
Joly	Plamondon— 6

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

[Traduction]

L'hon. Shafqat Ali propose que le projet de loi C-6, Loi portant octroi à Sa Majesté de crédits pour l'administration publique fédérale pendant l'exercice se terminant le 31 mars 2026, soit maintenant lu pour la première fois.

(La motion est réputée adoptée et le projet de loi est lu pour la première fois.)

L'hon. Shafqat Ali propose que le projet de loi soit lu pour la deuxième fois et renvoyé au comité plénier.

Le Président: 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.

L'hon. Mark Gerretsen: Monsieur le Président, je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour que le résultat du vote précédent s'applique à ce vote-ci, les députés libéraux votant oui.

Chris Warkentin: Monsieur le Président, les conservateurs sont d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique à ce vote-ci et ils voteront contre.

• (2300)

[Français]

Yves Perron: Monsieur le Président, le Bloc québécois est d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique à ce vote-ci et votera en faveur.

Alexandre Boulerice: Monsieur le Président, le NPD est d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique et votera oui.

Elizabeth May: Monsieur le Président, le Parti vert est aussi d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique et votera oui.

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

(Vote n° 16)

POUR

Députés

Acan	Al Soud
Ali	Alty
Anand	Anandasangaree
Auguste	Bains
Baker	Bardeesy
Barsalou-Duval	Battiste
Beaulieu	Beech
Belanger (Desnethé—Missinippi—Churchill River)	Bendayan
Bittle	Blair
Blanchet	Blanchette-Joncas
Blois	Bonin
Boulerice	Brière
Brunelle-Duceppe	Carr
Casey	Chagger
Champagne	Champoux
Chang	Chartrand
Chatel	Chen
Chenette	Chi
Church	Clark
Connors	Cornier
Coteau	Dabrusin
Dandurand	Danko
Davies (Vancouver Kingsway)	DeBellefeuille
Deschênes	Deschênes-Thériault
Desrochers	Dhaliwal
Dhillon	Diab
Duclos	Duguid
Dzerowicz	Earle
Ehsassi	El-Khoury
Erskine-Smith	Eyolfson
Fancy-Landry	Fanjoy
Fergus	Fisher
Fonseca	Fortier
Fortin	Fragiskatos
Fraser	Freeland
Fry	Fuhr
Gaheer	Gainey
Garon	Gasparro
Gaudreau	Gazan
Gerretsen	Gill (Côte-Nord—Kawawachikamach—Nitassinan)
Gould	Grant
Greaves	Guay
Gull-Masty	Hajdu
Hanley	Harrison
Hepfner	Hirtle
Hodgson	Hogan
Housefather	Hussen
Iacono	Idlout
Jaczek	Johns
Joseph	Kayabaga
Kelloway	Khalid
Klassen	Koutrakis

Travaux des subsides

Kwan	Lalonde	Gunn	Hallan
Lambropoulos	Lamoureux	Hardy	Ho
Lapointe (Rivière-des-Mille-Îles)	Lapointe (Sudbury)	Hoback	Holman
Larouche	Lattanzio	Jackson	Jansen
Lauzon	Lavack	Jeneroux	Jivani
Lavoie	LeBlanc	Kelly	Khanna
Leitão	Lemire	Kibble	Kirkland
Lightbound	Long	Kmiec	Konanz
Louis (Kitchener—Conestoga)	MacDonald (Malpeque)	Kram	Kramp-Neuman
MacDonald (Cardigan)	MacKinnon (Gatineau)	Kronis	Kurek (Battle River—Crowfoot)
Malette (Bay of Quinte)	Maloney	Kuruc (Hamilton East—Stoney Creek)	Kusie
May	McGuinty	Lake	Lantsman
McKelvie	McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)	Lawrence	Lawton
McKnight	McLean (Esquimalt—Saanich—Sooke)	Lefebvre	Leslie
McPherson	Ménard	Lewis (Essex)	Lewis (Haldimand—Norfolk)
Mendès	Michel	Lloyd	Lobb
Miedema	Miller	Ma	Mahal
Mingarelli	Morrissey	Majumdar	Malette (Kapusking—Timmins—Mushkegowuk)
Myles	Naqvi	Mantle	Martel
Nathan	Nguyen	Mazier	McCauley
Noormohamed	Normandin	McKenzie	McLean (Calgary Centre)
Ntumba	Oliphant	Melillo	Menegakis
Olszewski	O'Rourke	Moore	Morin
Osborne	Perron	Morrison	Motz
Petitpas Taylor	Powlowski	Muys	Nater
Provost	Ramsay	Patzer	Paul-Hus
Rana	Robertson	Redekopp	Reid
Rocheffort	Romanado	Rempel Garner	Reynolds
Royer	Sahota	Richards	Roberts
Saini	Sarai	Rood	Ross
Sari	Savard-Tremblay	Rowe	Ruff
Sawatzky	Schieffe	Scheer	Schmale
Sgro	Sheehan	Seeback	Shiple
Sidhu (Brampton East)	Sidhu (Brampton South)	Small	Steinley
Simard	Sodhi	Stevenson	Strahl
Solomon	Sousa	Strauss	Stubbs
Ste-Marie	St-Pierre	Thomas	Tochor
Sudds	Tesser Derksen	Tolmie	Uppal
Thériault	Thompson	Van Popta	Vien
Turnbull	Valdez	Viersen	Vis
van Koeverden	Vandenbeld	Wagantall	Warkentin
Villeneuve	Watchorn	Waugh	Williamson
Weiler	Wilkinson	Zimmer— 141	
Yip	Zahid		
Zerucelli	Zuberi— 194		

CONTRE

Députés

Aboultatif	Aitchison
Albas	Allison
Anderson	Anstey
Arnold	Au
Baber	Bailey
Baldinelli	Barlow
Barrett	Bélanger (Sudbury East—Manitoulin—Nickel Belt)
Berthold	Bexte
Bezan	Block
Bonk	Borrelli
Bragdon	Brassard
Brock	Calkins
Caputo	Chambers
Chong	Cobena
Cody	Dalton
Davidson	Davies (Niagara South)
Dawson	Delte
d'Entremont	DeRidder
Diotte	Doherty
Duncan	Epp
Falk (Battlefords—Lloydminster—Meadow Lake)	Falk (Provencher)
Gallant	Genéux
Genuis	Gill (Calgary Skyview)
Gill (Brampton West)	Gill (Calgary McKnight)
Gill (Windsor West)	Gill (Abbotsford—South Langley)
Gladu	Godin
Goodridge	Gourde
Groleau	Guglielmin

PAIRÉS

Députés

Carney	Dancho
Dowdall	Guilbeault
Joly	Plamondon— 6

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.)

(À propos de l'article 2)

Stephanie Kusie (Calgary Midnapore, PCC): Monsieur le président, le président du Conseil du Trésor peut-il confirmer que le projet de loi est présenté dans sa forme habituelle?

[Traduction]

L'hon. Shafqat Ali (président du Conseil du Trésor, Lib.): Monsieur le président, la forme du projet de loi est la même que celle utilisée lors de la période de crédits précédente.

Travaux des subsides

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 est-elle adoptée?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'annexe 1 est adoptée.)

Le président: L'annexe 2 est-elle adoptée?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'annexe 2 est adoptée.)

[Français]

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.

(Le projet de loi est adopté.)

Le président: Dois-je lever la séance et faire rapport du projet de loi?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(Rapport est fait du projet de loi.)

[Traduction]

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.

L'hon. Mark Gerretsen: Monsieur le Président, je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour que le résultat du vote précédent s'applique à ce vote-ci, les libéraux votant oui.

Chris Warkentin: Monsieur le Président, les conservateurs sont d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique à ce vote-ci, et ils voteront contre la motion.

[Français]

Yves Perron: Monsieur le Président, le Bloc québécois est d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique à ce vote-ci et votera en faveur de la motion.

• (2305)

Alexandre Boulerice: Monsieur le Président, le NPD est d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique à ce vote-ci et les néo-démocrates voteront en faveur de la motion.

[Traduction]

Elizabeth May: Monsieur le Président, le Parti vert est d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique à ce vote-ci, et les verts voteront oui.

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

(Vote n° 17)

POUR

Députés

Acan	Al Soud
Ali	Alty
Anand	Anandasangaree
Auguste	Bains
Baker	Bardeesy
Barsalou-Duval	Battiste
Beaulieu	Beech
Belanger (Desnethé—Mississippi—Churchill River)	Bendayan
Bittle	Blair
Blanchet	Blanchette-Joncas
Blois	Bonin
Boulerice	Brière
Brunelle-Duceppe	Carr
Casey	Chagger
Champagne	Champoux
Chang	Chartrand
Chatel	Chen
Chenette	Chi
Church	Clark
Connors	Cormier
Coteau	Dabrusin
Dandurand	Danko
Davies (Vancouver Kingsway)	DeBellefeuille
Deschênes	Deschênes-Thériault

Travaux des subsides

Desrochers	Dhaliwal		CONTRE
Dhillon	Diab		Députés
Duclos	Duguid		
Dzerowicz	Earle	Aboulaïf	Aitchison
Ehsassi	El-Khoury	Albas	Allison
Erskine-Smith	Eyolfson	Anderson	Anstey
Fancy-Landry	Fanjoy	Arnold	Au
Fergus	Fisher	Baber	Bailey
Fonseca	Fortier	Baldinelli	Barlow
Fortin	Fragiskatos	Barrett	Bélanger (Sudbury East—Manitoulin—Nickel Belt)
Fraser	Freeland		Bexte
Fry	Fuhr	Berthold	Block
Gaheer	Gainey	Bezan	Borrelli
Garon	Gasparro	Bonk	Brassard
Gaudreau	Gazan	Bragdon	Calkins
Gerretsen	Gill (Côte-Nord—Kawawachikamach—Nitassinan)	Brock	Chambers
	Grant	Caputo	Cobena
Gould	Guay	Chong	Dalton
Greaves	Hajdu	Cody	Davies (Niagara South)
Gull-Masty	Harrison	Davidson	Deltell
Hanley	Hirtle	Dawson	DeRidder
Hepfner	Hogan	d'Entremont	Doherty
Hodgson	Hussen	Diotte	Epp
Housefather	Idlout	Duncan	Falk (Provencher)
Iacono	Johns	Falk (Battlefords—Lloydminster—Meadow Lake)	Généreux
Jaczek	Joseph	Gallant	Gill (Calgary Skyview)
Joseph	Khalid	Genuis	Gill (Calgary McKnight)
Kelloway	Koutrakis	Gill (Brampton West)	Gill (Abbotsford—South Langley)
Klassen	Lalonde	Gill (Windsor West)	Godin
Kwan	Lamoureux	Gladu	Gourde
Lambropoulos	Lapointe (Sudbury)	Goodridge	Guglielmin
Lapointe (Rivière-des-Mille-Îles)	Lattanzio	Groleau	Hallan
Larouche	Lavack	Gunn	Ho
Lauzon	LeBlanc	Hardy	Holman
Lavoie	Lemire	Hoback	Jansen
Leitão	Long	Jackson	Jivani
Lightbound	MacDonald (Malpeque)	Jeneroux	Khanna
Louis (Kitchener—Conestoga)	MacKinnon (Gatineau)	Kelly	Kirkland
MacDonald (Cardigan)	Maloney	Kibble	Konanz
Malette (Bay of Quinte)	McGuinty	Kmiec	Kramp-Neuman
May	McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)	Kram	Kurek (Battle River—Crowfoot)
McKelvie	McLean (Esquimalt—Saanich—Sooke)	Kronis	Kusie
McKnight	Ménard	Kuruc (Hamilton East—Stoney Creek)	Lantsman
McPherson	Michel	Lake	Lawton
Mendès	Miller	Lawrence	Leslie
Miedema	Morrissey	Lefebvre	Lewis (Haldimand—Norfolk)
Mingarelli	Naqvi	Lewis (Essex)	Lobb
Myles	Nguyen	Lloyd	Mahal
Nathan	Normandin	Ma	Malette (Kapuskasing—Timmins—Mushkegowuk)
Noormohamed	Oliphant	Majumdar	Martel
Ntumba	O'Rourke		McCauley
Olszewski	Perron	Mantle	McLean (Calgary Centre)
Osborne	Powlowski	Mazier	Menegakis
Petitpas Taylor	Ramsay	McKenzie	Morin
Provost	Robertson	Melillo	Motz
Rana	Romanado	Moore	Nater
Rocheffort	Sahota	Morrison	Paul-Hus
Royer	Sarai	Muys	Reid
Saini	Savard-Tremblay	Patzner	Reynolds
Sari	Schieffe	Redekopp	Roberts
Sawatzky	Sheehan	Rempel Garner	Ross
Sgro	Sidhu (Brampton South)	Richards	Ruff
Sidhu (Brampton East)	Sodhi	Rood	Schmale
Simard	Sousa	Rowe	Shiplely
Solomon	St-Pierre	Scheer	Steinley
Ste-Marie	Tesser Derksen	Seebach	Strahl
Sudds	Thompson	Small	Stubbs
Thériault	Valdez	Stevenson	Tochor
Turnbull	Vandenbeld	Strauss	Uppal
van Koeverden	Watchorn	Thomas	Vien
Villeneuve	Wilkinson	Thomas	
Weiler	Zahid	Tolmie	
Yip	Zuberi — 194	Van Popta	
Zerucelli			

Viersen
Wagantall
Waugh
Zimmer — 141

Vis
Warkentin
Williamson

PAIRÉS

Députés

Carney
Dowdall
Joly

Dancho
Guilbeault
Plamondon — 6

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

[*Français*]

L'hon. Shafqat Ali propose que le projet de loi soit lu pour la troisième fois et adopté.

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.

[*Traduction*]

L'hon. Mark Gerretsen: Monsieur le Président, je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour que le résultat du vote précédent s'applique à ce vote-ci, les libéraux votant oui.

Chris Warkentin: Monsieur le Président, les conservateurs sont d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique à ce vote-ci, et ils voteront contre la motion.

[*Français*]

Yves Perron: Monsieur le Président, en tant que whip du Bloc québécois, je vous annonce que le Bloc québécois est d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique à ce vote-ci et qu'il votera en faveur de la motion.

Alexandre Boulerice: Monsieur le Président, j'ai le privilège de vous dire que le NPD est d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique à ce vote-ci et qu'il votera en faveur de la motion.

[*Traduction*]

Elizabeth May: Monsieur le Président, le Parti vert est d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique à ce vote-ci, et il votera en faveur.

[*Français*]

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

(Vote n° 18)

POUR

Députés

Acan
Ali
Anand
Auguste
Baker
Barsalou-Duval
Beaulieu
Belanger (Desnethé—Mississippi—Churchill River)
Bittle
Blanchet
Blois
Boulerice
Brunelle-Duceppe
Casey
Champagne
Chang
Chatel

Al Soud
Alty
Anandasangaree
Bains
Bardeesy
Battiste
Beech
Bendayan
Blair
Blanchette-Joncas
Bonin
Brière
Carr
Chagger
Champoux
Chartrand
Chen

Chenette
Church
Connors
Coteau
Dandurand
Davies (Vancouver Kingsway)
Deschênes
Desrochers
Dhillon
Duclos
Dzerowicz
Ehsassi
Erskine-Smith
Fancy-Landry
Fergus
Fonseca
Fortin
Fraser
Fry
Gaheer
Garon
Gaudreau
Gerretsen

Gould
Greaves
Gull-Masty
Hanley
Hepfner
Hodgson
Housefather
Iacono
Jaczek
Joseph
Kelloway
Klassen
Kwan
Lambropoulos
Lapointe (Rivière-des-Mille-Îles)
Larouche
Lauzon
Lavoie
Leitão
Lightbound
Louis (Kitchener—Conestoga)
MacDonald (Cardigan)
Malette (Bay of Quinte)
May
McKelvie
McKnight
McPherson
Mendès
Miedema
Mingarelli
Myles
Nathan
Noormohamed
Ntumba
Olszewski
Osborne
Petitpas Taylor
Provost
Rana
Rocheffort
Royer
Saini
Sari
Sawatzky
Sgro
Sidhu (Brampton East)
Simard
Solomon

Travaux des subsides

Chi
Clark
Cormier
Dabrusin
Danko
DeBellefeuille
Deschênes-Thériault
Dhaliwal
Diab
Duguid
Earle
El-Khoury
Eyolfson
Fanjoy
Fisher
Fortier
Fragiskatos
Freeland
Fuhr
Gainey
Gasparro
Gazan
Gill (Côte-Nord—Kawawachikamach—Nitassinan)
Grant
Guay
Hajdu
Harrison
Hirtle
Hogan
Hussen
Idlout
Johns
Kayabaga
Khalid
Koutrakis
Lalonde
Lamoureux
Lapointe (Sudbury)
Lattanzio
Lavack
LeBlanc
Lemire
Long
MacDonald (Malpeque)
MacKinnon (Gatineau)
Maloney
McGuinty
McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)
McLean (Esquimalt—Saaneich—Sooke)
Ménard
Michel
Miller
Morrissey
Naqvi
Nguyen
Normandin
Oliphant
O'Rourke
Perron
Powlowski
Ramsay
Robertson
Romanado
Sahota
Sari
Savard-Tremblay
Schieffe
Sheehan
Sidhu (Brampton South)
Sodhi
Sousa

Travaux des subsides

Ste-Marie
Sudds
Thériault
Turnbull
van Koeverden
Villeneuve
Weiler
Yip
Zerucelli

St-Pierre
Tesser Derksen
Thompson
Valdez
Vandenbeld
Watchorn
Wilkinson
Zahid
Zuberi — 194

Strauss
Thomas
Tolmie
Van Popta
Viersen
Wagantall
Waugh
Zimmer — 141

Stubs
Tochor
Uppal
Vien
Vis
Warkentin
Williamson

CONTRE

Députés

Aboultaif
Albas
Anderson
Arnold
Baber
Baldinelli
Barrett
Berthold
Bezan
Bonk
Bragdon
Brock
Caputo
Chong
Cody
Davidson
Dawson
d'Entremont
Diotte
Duncan
Falk (Battlefords—Lloydminster—Meadow Lake)
Gallant
Genuis
Gill (Brampton West)
Gill (Windsor West)
Gladu
Goodridge
Groleau
Gunn
Hardy
Hoback
Jackson
Jeneroux
Kelly
Kibble
Kmiec
Kram
Kronis
Kuruc (Hamilton East—Stoney Creek)
Lake
Lawrence
Lefebvre
Lewis (Essex)
Lloyd
Ma
Majumdar
Mantle
Mazier
McKenzie
Melillo
Moore
Morrison
Muys
Patzner
Redekopp
Rempel Garner
Richards
Rood
Rowe
Scheer
Seeback
Small
Stevenson
Aitchison
Allison
Anstey
Au
Bailey
Barlow
Bélanger (Sudbury East—Manitoulin—Nickel Belt)
Bexte
Block
Borrelli
Brassard
Calkins
Chambers
Cobena
Dalton
Davies (Niagara South)
Deltell
DeRidder
Doherty
Epp
Falk (Provencher)
Généreux
Gill (Calgary Skyview)
Gill (Calgary McKnight)
Gill (Abbotsford—South Langley)
Godin
Gourde
Guglielmin
Hallan
Ho
Holman
Jansen
Jivani
Khanna
Kirkland
Konanz
Kramp-Neuman
Kurek (Battle River—Crowfoot)
Kusie
Lantsman
Lawton
Leslie
Lewis (Haldimand—Norfolk)
Lobb
Mahal
Malette (Kapusasing—Timmins—Mushkegowuk)
Martel
McCauley
McLean (Calgary Centre)
Menegakis
Morin
Motz
Nater
Paul-Hus
Reid
Reynolds
Roberts
Ross
Ruff
Schmale
Shipley
Steinley
Strahl

PAIRÉS

Députés

Carney
Dowdall
Joly
Dancho
Guilbeault
Plamondon — 6

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

(Le projet de loi, lu pour la troisième fois, est adopté.)

* * *

[Traduction]

BUDGET SUPPLÉMENTAIRE DES DÉPENSES (A) DE 2025-2026

L'hon. Shafqat Ali (président du Conseil du Trésor, Lib.) propose:

Que le budget supplémentaire des dépenses (A), pour l'exercice se terminant le 31 mars 2026, soit adopté.

Le Président: Si un député d'un parti reconnu présent à la Chambre désire demander un vote par appel nominal ou que la motion soit adoptée avec dissidence, je l'invite à se lever et à l'indiquer à la présidence.

L'hon. Mark Gerretsen: Monsieur le Président, je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour que le résultat du vote précédent s'applique à celui-ci, les députés libéraux votant oui.

Chris Warkentin: Monsieur le Président, les conservateurs sont d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique et voteront non.

[Français]

Yves Perron: Monsieur le Président, le Bloc québécois est d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique à ce vote-ci et votera en faveur de la motion.

Alexandre Boulerice: Monsieur le Président, le NPD est d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique à ce vote-ci et votera en faveur de la motion.

Elizabeth May: Monsieur le Président, le Parti vert aussi est d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique à ce vote-ci et votera en faveur de la motion.

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

(Vote n° 19)

POUR

Députés

Acan
Ali
Anand
Auguste
Baker
Barsalou-Duval
Beaulieu
Belanger (Desnethé—Missinippi—Churchill River)
Al Soud
Alty
Anandasangaree
Bains
Bardeesy
Battiste
Beech
Bendayan

Travaux des subsides

Bittle	Blair	Sidhu (Brampton East)	Sidhu (Brampton South)
Blanchet	Blanchette-Joncas	Simard	Sodhi
Blois	Bonin	Solomon	Sousa
Boulerice	Brière	Ste-Marie	St-Pierre
Brunelle-Duceppe	Carr	Sudds	Tesser Derksen
Casey	Chagger	Thériault	Thompson
Champagne	Champoux	Turnbull	Valdez
Chang	Chartrand	van Koeverden	Vandenbeld
Chatel	Chen	Villeneuve	Watchorn
Chenette	Chi	Weiler	Wilkinson
Church	Clark	Yip	Zahid
Connors	Cormier	Zerucelli	Zuberi — 194
Coteau	Dabrusin		
Dandurand	Danko		
Davies (Vancouver Kingsway)	DeBellefeuille		
Deschênes	Deschênes-Thériault		
Desrochers	Dhaliwal		
Dhillon	Diab		
Duclos	Duguid	Aboultaif	Aitchison
Dzerowicz	Earle	Albas	Allison
Ehsassi	El-Khoury	Anderson	Anstey
Erskine-Smith	Eyolfson	Arnold	Au
Fancy-Landry	Fanjoy	Baber	Bailey
Fergus	Fisher	Baldinelli	Barlow
Fonseca	Fortier	Barrett	Bélanger (Sudbury East—Manitoulin—Nickel Belt)
Fortin	Fragiskatos		Bexte
Fraser	Freeland	Berthold	Block
Fry	Fuhr	Bezan	Borrelli
Gaheer	Gaoney	Bonk	Brassard
Garon	Gasparro	Bragdon	Calkins
Gaudreau	Gazan	Brock	Chambers
Gerretsen	Gill (Côte-Nord—Kawawachikamach—Nitassinan)	Caputo	Cobena
	Grant	Chong	Dalton
Gould	Guay	Cody	Davies (Niagara South)
Greaves	Hajdu	Davidson	Deltell
Gull-Masty	Harrison	Dawson	DeRidder
Hanley	Hirtle	d'Entremont	Doherty
Hepfner	Hogan	Diotte	Epp
Hodgson	Hussen	Duncan	Falk (Battlefords—Lloydminster—Meadow Lake)
Housefather	Idlout	Falk (Battlefords—Lloydminster—Meadow Lake)	Falk (Provencher)
Iacono	Johns	Gallant	Généreux
Jaczek	Kayabaga	Genuis	Gill (Calgary Skyview)
Joseph	Khalid	Gill (Brampton West)	Gill (Calgary McKnight)
Kelloway	Koutrakis	Gill (Windsor West)	Gill (Abbotsford—South Langley)
Klassen	Lalonde	Gladu	Godin
Kwan	Lamoureux	Goodridge	Gourde
Lambropoulos	Lapointe (Sudbury)	Groleau	Guglielmin
Lapointe (Rivière-des-Mille-Îles)	Lattanzio	Gunn	Hallan
Larouche	Lavack	Hardy	Ho
Lauzon	LeBlanc	Hoback	Holman
Lavoie	Lemire	Jackson	Jansen
Leitão	Long	Jeneroux	Jivani
Lightbound	MacDonald (Malpeque)	Kelly	Khanna
Louis (Kitchener—Conestoga)	MacKinnon (Gatineau)	Kibble	Kirkland
MacDonald (Cardigan)	Maloney	Kmiec	Konanz
Malette (Bay of Quinte)	McGuinty	Kram	Kramp-Neuman
May	McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)	Kronis	Kurek (Battle River—Crowfoot)
McKelvie	McLean (Esquimalt—Saanich—Sooke)	Kuruc (Hamilton East—Stoney Creek)	Kusie
McKnight	Ménard	Lake	Lantsman
McPherson	Michel	Lawrence	Lawton
Mendès	Miller	Lefebvre	Leslie
Miedema	Morrissey	Lewis (Essex)	Lewis (Haldimand—Norfolk)
Mingarelli	Naqvi	Lloyd	Lobb
Myles	Nguyen	Ma	Mahal
Nathan	Normandin	Majumdar	Malette (Kapusking—Timmins—Mushkegowuk)
Noormohamed	Oliphant	Mantle	Martel
Ntumba	O'Rourke	Mazier	McCaughey
Olszewski	Perron	McKenzie	McLean (Calgary Centre)
Osborne	Powlowski	Melillo	Menegakis
Petitpas Taylor	Ramsay	Moore	Morin
Provost	Robertson		
Rana	Romanado		
Rocheport	Sahota		
Royer	Sarai		
Saini	Savard-Tremblay		
Sari	Schieffe		
Sawatzky	Sheehan		
Sgro			

CONTRE

Députés

Travaux des subsides

Morrison	Motz
Muys	Nater
Patzer	Paul-Hus
Redekopp	Reid
Rempel Garner	Reynolds
Richards	Roberts
Rood	Ross
Rowe	Ruff
Scheer	Schmale
Seeback	Shipley
Small	Steinley
Stevenson	Strahl
Strauss	Stubbs
Thomas	Tochor
Tolmie	Uppal
Van Popta	Vien
Viersen	Vis
Wagantall	Warkentin
Waugh	Williamson

Zimmer — 141

PAIRÉS

Députés

Carney	Dancho
Dowdall	Guilbeault
Joly	Plamondon — 6

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

[Traduction]

L'hon. Shafqat Ali propose que le projet de loi C-7, Loi portant octroi à Sa Majesté de crédits pour l'administration publique fédérale pendant l'exercice se terminant le 31 mars 2026, soit lu pour la première fois et imprimé.

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

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 d'un parti reconnu présent à la Chambre désire demander un vote par appel nominal ou que la motion soit adoptée avec dissidence, je l'invite à se lever et à l'indiquer à la présidence.

L'hon. Mark Gerretsen: Monsieur le Président, vous constatez qu'il y a consentement unanime pour que le résultat du vote précédent s'applique à ce vote-ci, les députés libéraux votant oui.

• (2310)

Chris Warkentin: Monsieur le Président, le Parti conservateur est d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique. Il votera non.

[Français]

Yves Perron: Le Bloc québécois est d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique à ce vote-ci et votera en faveur de la motion.

Alexandre Boulerice: Monsieur le Président, le NPD est d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique à ce vote-ci et est totalement en faveur de la motion.

[Traduction]

Elizabeth May: Monsieur le Président, le Parti vert est d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique et il votera pour.

[Français]

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

(Vote n° 20)

POUR

Députés

Acan	Al Soud
Ali	Alty
Anand	Anandasangaree
Auguste	Bains
Baker	Bardeesy
Barsalou-Duval	Battiste
Beaulieu	Beech
Belanger (Desnethé—Mississippi—Churchill River)	Bendayan
Bittle	Blair
Blanchet	Blanchette-Joncas
Blois	Bonin
Boulerice	Brière
Brunelle-Duceppe	Carr
Casey	Chagger
Champagne	Champoux
Chang	Chartrand
Chatel	Chen
Chenette	Chi
Church	Clark
Connors	Cormier
Coteau	Dabrusin
Dandurand	Danko
Davies (Vancouver Kingsway)	DeBellefeuille
Deschênes	Deschênes-Thériault
Desrochers	Dhaliwal
Dhillon	Diab
Duclos	Duguid
Dzerowicz	Earle
Ehsassi	El-Khoury
Erskine-Smith	Eyolfson
Fancy-Landry	Fanjoy
Fergus	Fisher
Fonseca	Fortier
Fortin	Fragiskatos
Fraser	Freeland
Fry	Fuhr
Gaheer	Gainey
Garon	Gasparro
Gaudreau	Gazan
Gerretsen	Gill (Côte-Nord—Kawawachikamach—Nitassinan)
Gould	Grant
Greaves	Guay
Gull-Masty	Hajdu
Hanley	Harrison
Hepfner	Hirtle
Hodgson	Hogan
Housefather	Hussen
Iacono	Idlout
Jaczek	Johns
Joseph	Kayabaga
Kelloway	Khalid
Klassen	Koutrakis
Kwan	Lalonde
Lambropoulos	Lamoureux
Lapointe (Rivière-des-Mille-Îles)	Lapointe (Sudbury)
Larouche	Lattanzio
Lauzon	Lavack
Lavoie	LeBlanc
Leitão	Lemire
Lightbound	Long
Louis (Kitchener—Conestoga)	MacDonald (Malpeque)
MacDonald (Cardigan)	MacKinnon (Gatineau)
Malette (Bay of Quinte)	Maloney
May	McGuinty
McKelvie	McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)
McKnight	McLean (Esquimalt—Saanich—Sooke)

McPherson
Mendès
Miedema
Mingarelli
Myles
Nathan
Noormohamed
Ntumba
Olszewski
Osborne
Petitpas Taylor
Provost
Rana
Rocheffort
Royce
Saini
Sari
Sawatzky
Sgro
Sidhu (Brampton East)
Simard
Solomon
Ste-Marie
Sudds
Thériault
Turnbull
van Koeverden
Villeneuve
Weiler
Yip
Zerucelli

Ménard
Michel
Miller
Morrissey
Naqvi
Nguyen
Normandin
Oliphant
O'Rourke
Perron
Powlowski
Ramsay
Robertson
Romanado
Sahota
Sarai
Savard-Tremblay
Schiefke
Sheehan
Sidhu (Brampton South)
Sodhi
Sousa
St-Pierre
Tesser Derksen
Thompson
Valdez
Vandenbeld
Watchorn
Wilkinson
Zahid
Zuberi — 194

CONTRE

Députés

Aboultaif
Albas
Anderson
Arnold
Baber
Baldinelli
Barrett

Berthold
Bezan
Bonk
Bragdon
Brock
Caputo
Chong
Cody
Davidson
Dawson
d'Entremont
Diotte
Duncan
Falk (Battlefords—Lloydminster—Meadow Lake)
Gallant
Genuis
Gill (Brampton West)
Gill (Windsor West)
Gladu
Goodridge
Groleau
Gunn
Hardy
Hoback
Jackson
Jeneroux
Kelly
Kibble
Kmiec
Kram
Kronis
Kuruc (Hamilton East—Stoney Creek)
Lake
Lawrence
Lefebvre

Aitchison
Allison
Anstey
Au
Bailey
Barlow
Bélanger (Sudbury East—Manitoulin—Nickel Belt)
Bexte
Block
Borrelli
Brassard
Calkins
Chambers
Cobena
Dalton
Davies (Niagara South)
Deltell
DeRidder
Doherty
Epp
Falk (Provencher)
Généreux
Gill (Calgary Skyview)
Gill (Calgary McKnight)
Gill (Abbotsford—South Langley)
Godin
Gourde
Guglielmin
Hallan
Ho
Holman
Jansen
Jivani
Khanna
Kirkland
Konanz
Kramp-Neuman
Kurek (Battle River—Crowfoot)
Kusie
Lantsman
Lawton
Leslie

Travaux des subsides

Lewis (Essex)
Lloyd
Ma
Majumdar

Mantle
Mazier
McKenzie
Melillo
Moore
Morrison
Muys
Patzner
Redekopp
Rempel Garner
Richards
Rood
Rowe
Scheer
Seeback
Small
Stevenson
Strauss
Thomas
Tolmie
Van Popta
Viersen
Wagantall
Waugh
Zimmer — 141

Lewis (Haldimand—Norfolk)
Lobb
Mahal
Malette (Kapusasing—Timmins—Mushkegowuk)
Martel
McCauley
McLean (Calgary Centre)
Menegakis
Morin
Motz
Nater
Paul-Hus
Reid
Reynolds
Roberts
Ross
Ruff
Schmale
Shipley
Steinley
Strahl
Stubbs
Tochor
Uppal
Vien
Vis
Warkentin
Williamson

PAIRÉS

Députés

Carney
Dowdall
Joly

Dancho
Guilbeault
Plamondon — 6

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

[Traduction]

(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

Stephanie Kusie (Calgary Midnapore, PCC): Monsieur le président, le président du Conseil du Trésor peut-il 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 est présenté suivant 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.

Travaux des subsides

(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'annexe est-elle adoptée?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'annexe est adoptée.)

Le président: L'article 1 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.)

[Français]

Le président: Le projet de loi est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(Le projet de loi est adopté.)

Le président: Dois-je lever la séance et faire rapport du projet de loi?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(Rapport est fait du projet de loi.)

[Traduction]

L'hon. Shafqat Ali propose que le projet de loi soit agréé.

L'hon. Mark Gerretsen: Monsieur le Président, vous constatez qu'il y a consentement unanime pour que le résultat du vote précédent s'applique à ce vote-ci, les libéraux votant oui.

Chris Warkentin: Monsieur le Président, les conservateurs sont d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique et ils voteront contre.

[Français]

Yves Perron: Monsieur le Président, en tant que whip en chef du Bloc québécois, j'ai le privilège de vous annoncer que nous sommes d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique à ce vote-ci et que nous voterons en faveur de la motion.

Alexandre Boulerice: Monsieur le Président, le NPD est d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique à ce vote-ci et nous sommes vraiment pour la motion.

Elizabeth May: Monsieur le Président, le Parti vert est aussi d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique à ce vote-ci et votera en faveur de la motion.

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

(Vote n° 21)

POUR

Députés

Acan	Al Soud
Ali	Alty
Anand	Anandasangaree
Auguste	Bains
Baker	Bardeesy
Barsalou-Duval	Battiste
Beaulieu	Beech
Belanger (Desnethé—Missinippi—Churchill River)	Bendayan
Bittle	Blair
Blanchet	Blanchette-Joncas
Blois	Bonin
Boulerice	Brière
Brunelle-Duceppe	Carr
Casey	Chagger
Champagne	Champoux
Chang	Chartrand
Chatel	Chen
Chenette	Chi
Church	Clark
Connors	Cormier
Coteau	Dabrusin
Dandurand	Danko
Davies (Vancouver Kingsway)	DeBellefeuille
Deschênes	Deschênes-Thériault
Desrochers	Dhaliwal
Dhillon	Diab
Duclos	Duguid
Dzerowicz	Earle
Ehsassi	El-Khoury
Erskine-Smith	Eyolfson
Fancy-Landry	Fanjoy
Fergus	Fisher
Fonseca	Fortier
Fortin	Fragiskatos
Fraser	Freeland
Fry	Fuhr
Gaheer	Gahey
Garon	Gasparro
Gaudreau	Gazan
Gerretsen	Gill (Côte-Nord—Kawawachikamach—Nitassinan)
Gould	Grant
Greaves	Guay
Gull-Masty	Hajdu
Hanley	Harrison
Hepfner	Hirtle
Hodgson	Hogan
Housefather	Hussen
Iacono	Idlout
Jaczek	Johns
Joseph	Kayabaga
Kelloway	Khalid
Klassen	Koutrakis
Kwan	Lalonde
Lambropoulos	Lamoureux
Lapointe (Rivière-des-Mille-Îles)	Lapointe (Sudbury)
Larouche	Lattanzio
Lauzon	Lavack
Lavoie	LeBlanc

Travaux des subsides

Leitão
Lightbound
Louis (Kitchener—Conestoga)
MacDonald (Cardigan)
Malette (Bay of Quinte)
May
McKelvie
McKnight
McPherson
Mendès
Miedema
Mingarelli
Myles
Nathan
Noormohamed
Ntumba
Olszewski
Osborne
Petipas Taylor
Provost
Rana
Rocheffort
Royer
Saini
Sari
Sawatzky
Sgro
Sidhu (Brampton East)
Simard
Solomon
Ste-Marie
Sudds
Thériault
Turnbull
van Koeverden
Villeneuve
Weiler
Yip
Zerucelli

Lemire
Long
MacDonald (Malpeque)
MacKinnon (Gatineau)
Maloney
McGuinty
McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)
McLean (Esquimalt—Saanich—Sooke)
Ménard
Michel
Miller
Morrissey
Naqvi
Nguyen
Normandin
Oliphant
O'Rourke
Perron
Powlowski
Ramsay
Robertson
Romanado
Sahota
Sarai
Savard-Tremblay
Schiefke
Sheehan
Sidhu (Brampton South)
Sodhi
Sousa
St-Pierre
Tesser Derksen
Thompson
Valdez
Vandenbeld
Watchorn
Wilkinson
Zahid
Zuberi — 194

CONTRE

Députés

Aboultarif
Albas
Anderson
Arnold
Baber
Baldinelli
Barrett

Berthold
Bezan
Bonk
Bragdon
Brock
Caputo
Chong
Cody
Davidson
Dawson
d'Entremont
Diotte
Duncan
Falk (Battlefords—Lloydminster—Meadow Lake)
Gallant
Genuis
Gill (Brampton West)
Gill (Windsor West)
Gladu
Goodridge
Groleau
Gunn
Hardy
Hoback
Jackson
Jeneroux
Kelly

Aitchison
Allison
Anstey
Au
Bailey
Barlow
Bélanger (Sudbury East—Manitoulin—Nickel Belt)
Bexte
Block
Borrelli
Brassard
Calkins
Chambers
Cobena
Dalton
Davies (Niagara South)
Deltell
DeRidder
Doherty
Epp
Falk (Provencher)
Généreux
Gill (Calgary Skyview)
Gill (Calgary McKnight)
Gill (Abbotsford—South Langley)
Godin
Gourde
Guglielmin
Hallan
Ho
Holman
Jansen
Jivani
Khanna

Kibble
Kniec
Kram
Kronis
Kuruc (Hamilton East—Stoney Creek)
Lake
Lawrence
Lefebvre
Lewis (Essex)
Lloyd
Ma
Majumdar

Mantle
Mazier
McKenzie
Melillo
Moore
Morrison
Muys
Patzner
Redekopp
Rempel Garner
Richards
Rood
Rowe
Scheer
Seeback
Small
Stevenson
Strauss
Thomas
Tolmie
Van Popta
Viersen
Wagantall
Waugh
Zimmer — 141

Kirkland
Konanz
Kramp-Neuman
Kurek (Battle River—Crowfoot)
Kusie
Lantsman
Lawton
Leslie
Lewis (Haldimand—Norfolk)
Lobb
Mahal
Malette (Kapusasing—Timmins—Mushkegowuk)
Martel
McCauley
McLean (Calgary Centre)
Menegakis
Morin
Motz
Nater
Paul-Hus
Reid
Reynolds
Roberts
Ross
Ruff
Schmale
Shiple
Steinley
Strahl
Stubbs
Tochor
Uppal
Vien
Vis
Warkentin
Williamson

PAIRÉS

Députés

Carney
Dowdall
Joly
Dancho
Guilbeault
Plamondon — 6

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

L'hon. Shafqat Ali propose que le projet de loi soit lu pour la troisième fois et adopté.

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.

[Traduction]

L'hon. Mark Gerretsen: Monsieur le Président, pour la dernière fois, vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour que le résultat du vote précédent s'applique à ce vote-ci, les libéraux votant oui.

● (2315)

Chris Warkentin: Monsieur le Président, les conservateurs sont d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique et ils voteront contre.

Travaux des subsides

[Français]

Yves Perron: Monsieur le Président, le Bloc québécois est non seulement heureux d'accepter que le résultat du vote précédent s'applique à ce vote-ci, mais il est aussi très heureux que ce soit le dernier vote. Il annonce qu'il votera en faveur de la motion.

Alexandre Boulerice: Monsieur le Président, le NPD est d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique à ce vote-ci et les néo-démocrates voteront franchement pour la motion.

[Traduction]

Elizabeth May: Monsieur le Président, sans vouloir couper les cheveux en quatre, je doute que ce soit la dernière fois, même si c'est incontestablement la dernière fois ce soir. Les verts sont d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique et ils voteront oui.

[Français]

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

(Vote n^o 22)

POUR

Députés

Acan	Al Soud
Ali	Alty
Anand	Anandasangaree
Auguste	Bains
Baker	Bardeesy
Barsalou-Duval	Battiste
Beaulieu	Beech
Belanger (Desnethé—Missinipi—Churchill River)	Bendayan
Bittle	Blair
Blanchet	Blanchette-Joncas
Blois	Bonin
Boulerice	Brière
Brunelle-Duceppe	Carr
Casey	Chagger
Champagne	Champoux
Chang	Chartrand
Chatel	Chen
Chenette	Chi
Church	Clark
Connors	Cormier
Coteau	Dabrusin
Dandurand	Danko
Davies (Vancouver Kingsway)	DeBellefeuille
Deschênes	Deschênes-Thériault
Desrochers	Dhaliwal
Dhillon	Diab
Duclos	Duguid
Dzerowicz	Earle
Ehsassi	El-Khoury
Erskine-Smith	Eyolfson
Fancy-Landry	Fanjoy
Fergus	Fisher
Fonseca	Fortier
Fortin	Fragiskatos
Fraser	Freeland
Fry	Fuhr
Gaheer	Gainey
Garon	Gasparro
Gaudreau	Gazan
Gerretsen	Gill (Côte-Nord—Kawawachikamach—Nitassinan)
Gould	Grant
Greaves	Guay
Gull-Masty	Hajdu
Hanley	Harrison
Hepfner	Hirtle
Hodgson	Hogan
Housefather	Hussen
Iacono	Idlout

Jaczek	Johns
Joseph	Kayabaga
Kelloway	Khalid
Klassen	Koutrakis
Kwan	Lalonde
Lambropoulos	Lamoureux
Lapointe (Rivière-des-Mille-Îles)	Lapointe (Sudbury)
Larouche	Lattanzio
Lauzon	Lavack
Lavoie	LeBlanc
Leitão	Lemire
Lightbound	Long
Louis (Kitchener—Conestoga)	MacDonald (Malpeque)
MacDonald (Cardigan)	MacKinnon (Gatineau)
Malette (Bay of Quinte)	Maloney
May	McGuinty
McKelvie	McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)
McKnight	McLean (Esquimalt—Saanich—Sooke)
McPherson	Ménard
Mendès	Michel
Miedema	Miller
Mingarelli	Morrissey
Myles	Naqvi
Nathan	Nguyen
Noormohamed	Normandin
Ntumba	Oliphant
Olszewski	O'Rourke
Osborne	Perron
Petitpas Taylor	Powlowski
Provost	Ramsay
Rana	Robertson
Rocheffort	Romanado
Royer	Sahota
Saini	Sari
Sari	Savard-Tremblay
Sawatzky	Schiefke
Sgro	Sheehan
Sidhu (Brampton East)	Sidhu (Brampton South)
Simard	Sodhi
Solomon	Sousa
Ste-Marie	St-Pierre
Sudds	Tesser Derksen
Thériault	Thompson
Turnbull	Valdez
van Koeeverden	Vandenbeld
Villeneuve	Watchorn
Weiler	Wilkinson
Yip	Zahid
Zerucelli	Zuberi— 194

CONTRE

Députés

Aitchison
Allison
Anstey
Au
Bailey
Barlow
Bélanger (Sudbury East—Manitoulin—Nickel Belt)
Bexte
Block
Borrelli
Brassard
Calkins
Chambers
Cobena
Dalton
Davies (Niagara South)
Deltell
DeRidder

Diotte	Doherty
Duncan	Epp
Falk (Battlefords—Lloydminster—Meadow Lake)	Falk (Provencher)
Gallant	Généreux
Geniis	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
Jeneroux	Jivani
Kelly	Khanna
Kibble	Kirkland
Kmiec	Konanz
Kram	Kramp-Neuman
Kronis	Kurek (Battle River—Crowfoot)
Kuruc (Hamilton East—Stoney Creek)	Kusie
Lake	Lantsman
Lawrence	Lawton
Lefebvre	Leslie
Lewis (Essex)	Lewis (Haldimand—Norfolk)
Lloyd	Lobb
Ma	Mahal
Majumdar	Malette (Kapusasing—Timmins—Mushkegowuk)
Mantle	Martel
Mazier	McCauley
McKenzie	McLean (Calgary Centre)
Melillo	Menegakis
Moore	Morin
Morrison	Motz
Muys	Nater
Patzer	Paul-Hus
Redekopp	Reid
Rempel Garner	Reynolds
Richards	Roberts
Rood	Ross
Rowe	Ruff
Scheer	Schmale
Seeback	Shipley
Small	Steinley
Stevenson	Strahl
Strauss	Stubbs
Thomas	Tochor
Tolmie	Uppal
Van Popta	Vien
Viersen	Vis
Wagantall	Warkentin
Waugh	Williamson
Zimmer — 141	

PAIRÉS

Députés

Carney	Dancho
Dowdall	Guilbeault
Joly	Plamondon — 6

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

(Le projet de loi, lu pour la troisième fois, est adopté.)

MOTION D'AJOURNEMENT

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office conformément à l'article 38 du Règlement.

[Traduction]

LES FINANCES

Greg McLean (Calgary-Centre, PCC): Monsieur le Président, la semaine dernière, j'ai demandé ici même au premier ministre s'il

Motion d'ajournement

allait enfin assumer sa responsabilité auprès des Canadiens qui perdent leur emploi, qui ont du mal à payer leur prêt hypothécaire et qui ont recours aux banques alimentaires en nombre record. Je lui ai demandé s'il allait faire son travail en présentant un budget.

Quelle a été sa réponse? Nous avons eu droit aux mêmes ren- gaines et aux éternels faux-fuyants, mais à aucun plan. Les Cana- diens méritent mieux.

Oxford Economics a sonné l'alarme: le Canada se dirige vers une récession. L'entreprise prévoit 200 000 pertes d'emplois de plus cette année seulement et elle s'attend à ce que le taux de chômage atteigne 7,7 %. Il ne s'agit pas seulement d'un chiffre: ce sont des centaines de milliers de familles qui passent des nuits blanches à se demander comment elles arriveront à joindre les deux bouts. Ce sont des jeunes qui mettent leurs rêves en veilleuse. Ce sont des aî- nés qui voient leurs économies s'envoler. Quelle est la réponse du gouvernement? Ce sont des dépenses record, à hauteur d'un demi- billion de dollars, sans orientation claire, ni résultats mesurables, ni reddition de comptes. Il ne s'agit pas des mesures de relance, mais bien dérive. C'est de la mauvaise gestion économique.

Comprenons-nous bien. Des travailleurs à temps plein, des Cana- diens qui font tout ce qu'il faut, doivent maintenant s'en remettre aux banques alimentaires pour se nourrir. Les défauts de paiement hypothécaire sont à la hausse. Des petites entreprises ferment leurs portes. Pourtant, le gouvernement continue de dépenser comme s'il n'y avait pas de conséquences, comme si l'argent était illimité et comme si les Canadiens ne seront pas obligés de payer la note. Ce n'est pas seulement une question d'argent; c'est une question de confiance, de leadership et d'avenir pour notre pays.

Je tiens à souligner que c'est la première fois de notre vie, sauf pendant la pandémie, quand le Parlement ne siégeait pas, que les Canadiens ne se font pas présenter un budget au printemps. Les Ca- nadiens ne demandent pas des miracles. Ils demandent un plan, un vrai plan, un plan qui rétablit la discipline financière, qui soutient la création d'emplois et qui transforme chaque dollar dépensé en ré- sultats. Au cœur du processus est le fait que le gouvernement doit rendre compte de ses intentions et être jugé sur les résultats, tant sur le plan financier que sur le plan de la mise en œuvre.

Dépenser l'argent des autres semble assez facile pour le gouver- nement, mais rendre des comptes, pas mal moins. Ce n'est pas comme si les députés ministériels étaient des novices en matière de chiffres. Le gouvernement est au pouvoir depuis maintenant une décennie. Il a présenté le prix de ses promesses électorales, et les déficits prévus de 60 milliards de dollars semblent maintenant être la norme. Cela signifie que les Canadiens auront, au minimum, un quart de billion de dollars de plus de dettes d'ici les prochaines élections, ce qui se traduira par une augmentation des paiements de la dette et des impôts, alors que cet argent pourrait être consacré aux services au lieu d'être envoyé à des banquiers internationaux. Effectivement, il n'y a rien à voir.

Motion d'ajournement

Il ne fait plus aucun doute que le premier ministre actuel n'a rien de différent du précédent, qui a passé les 10 dernières années à diluer les normes démocratiques du Canada et à dépenser l'argent des contribuables comme s'il n'y avait pas de conséquences, pas d'inflation connexe, pas de réduction de la productivité, pas de pression sur nos relations commerciales et pas de reconnaissance de la part de nos alliés que le Canada devient moins fiable, alors que les prix des aliments et du logement montent en flèche. C'est ce qu'on appelle en finance internationale le « déclin géré », une approche selon laquelle le bien-être des citoyens est progressivement mis de côté et leurs efforts servent à bénéficier quelqu'un d'autre.

Le premier ministre doit faire son travail. Il doit présenter un budget qui reflète la gravité de la situation actuelle. Il doit montrer aux Canadiens qu'il comprend la gravité de la situation et qu'il est prêt à agir, et pas seulement à parler. S'il ne le fait pas, les Canadiens en concluront ce que beaucoup soupçonnent déjà: qu'on leur a fait miroiter de belles promesses lors de la dernière campagne électorale et que le premier ministre n'a pas de plan, et que, comme son prédécesseur, il veut dépenser l'argent des contribuables sans rendre compte de ses actes.

Les Canadiens méritent de pouvoir consulter le plan. Quand le premier ministre tiendra-t-il ses promesses?

• (2320)

Annie Koutrakis (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Emploi et des Familles, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à remercier le député de Calgary-Centre de l'intérêt qu'il porte à l'emploi des Canadiens. Le marché du travail évolue à un rythme effréné. Le gouvernement, les entreprises et les travailleurs doivent relever de nouveaux défis et saisir de nouvelles occasions.

Heureusement, le Canada dispose de tous les atouts nécessaires pour réussir, notamment un bassin de talents très riche. Notre gouvernement est déterminé à protéger et à soutenir les travailleurs en cette période d'incertitude et de changement sur le marché du travail. Nous avons la main-d'œuvre la plus qualifiée au monde. C'est pourquoi le Canada continuera de maintenir une économie forte et dynamique. Cependant, une vague importante de départs à la retraite laisse certains secteurs importants aux prises avec une pénurie critique de main-d'œuvre.

[Français]

On estime à 600 000 le nombre de gens de métier qui prendront leur retraite d'ici 2031. Si l'on ajoute à cela la création anticipée de 400 000 emplois d'ici la fin de la décennie, on constate là qu'il s'agit d'une chance sans pareil pour une génération entière. Bien sûr, il n'existe pas de solution universelle. Cela dit, les jeunes constituent une ressource sous-utilisée et ils sont la clé de la prospérité future du Canada.

Une nouvelle voie à suivre requiert des mesures audacieuses qui permettront de gagner la confiance des jeunes afin qu'ils sachent que leurs aspirations professionnelles seront comblées.

Il ne faut pas non plus oublier que les jeunes sont plongés dans un marché du travail qui ne ressemble en rien à celui dans lequel ont évolué les générations qui les ont précédés. Ce marché, qui change constamment, exige que nous fassions le nécessaire pour équiper les jeunes, afin de leur donner les compétences et l'expérience dont ils ont besoin pour réussir.

[Traduction]

Les jeunes se retrouvent dans un contexte d'emploi bien différent de celui des générations précédentes. Comme nous ne pouvons pas construire de maisons sans charpentiers, plombiers, électriciens ou autres ouvriers spécialisés dans les métiers désignés Sceau rouge, nous devons veiller à ce que les personnes aux prises avec des obstacles supplémentaires aient accès aux mesures de soutien nécessaires pour faire des études et acquérir une formation. Pour que le Canada soit un chef de file du G7, il faut que les travailleurs d'ici puissent acquérir une formation, se recycler et se perfectionner. C'est pourquoi le gouvernement du Canada appuie un vaste éventail de programmes.

Par exemple, cette année seulement, le gouvernement du Canada compte soutenir plus de 150 000 offres s'adressant aux jeunes par l'entremise de la Stratégie emploi et compétences jeunesse, d'Emplois d'été Canada, de Service jeunesse Canada, du Programme de soutien à l'apprentissage des étudiants et du Programme de stages pratiques pour étudiants.

Nous faisons des investissements ciblés dans le cadre de la Stratégie canadienne de formation en apprentissage, en visant à répondre aux besoins les plus pressants dans les métiers spécialisés. Près de 1 milliard de dollars par année sont consacrés au soutien des apprentis afin de rendre la formation professionnelle plus abordable grâce à des prêts, des subventions et des contributions, des crédits d'impôt et des prestations d'assurance-emploi.

[Français]

Afin d'accueillir des recrues comme des jeunes et des nouveaux arrivants sur le marché du travail, le Centre de compétences futures a collaboré avec plus de 2 900 organismes issus de 20 secteurs à l'échelle nationale et a aidé 103 000 Canadiens à accéder à la formation axée sur les compétences afin de décrocher un emploi.

• (2325)

[Traduction]

Nous ouvrirons de nouveaux débouchés, nous convertirons notre économie de manière à l'unifier et nous ferons les investissements nécessaires afin que les Canadiens acquièrent les compétences voulues pour pourvoir les postes vacants là où la demande est forte.

Greg McLean: Eh bien, monsieur le Président, cela se poursuit. Même le déclin de la Chambre et des normes parlementaires auxquelles s'attendaient autrefois les Canadiens se poursuit. La députée d'en face savait exactement sur quoi allait porter ma question ce soir, à savoir le budget. Nous l'avons répété à plusieurs reprises à la Chambre, et c'était bien là le sujet de ma question. Elle a donné une réponse de son cru, basée sur des discours autour du travail et de la direction prise par les libéraux. Cela n'avait rien à voir avec ma question.

Je me permets d'aborder le sujet. Il faut un budget à la Chambre. Nous avons besoin d'un document qui montre réellement aux Canadiens ce à quoi ils peuvent s'attendre. Si l'on persiste à ne pas respecter les normes de la Chambre et les normes minimales de la démocratie auxquelles s'attendent les Canadiens depuis des décennies — comme les budgets —, afin qu'ils puissent voir ce qui se passe à la Chambre des communes, je dirai à mes collègues d'en face que s'ils ne font pas partie de la solution, ils continuent de faire partie du problème. Ils pensent peut-être qu'ils forment un nouveau gouvernement, mais s'ils agissent comme l'ancien gouvernement, ils continueront dans la même voie.

Quand le gouvernement présentera-t-il un budget?

[Français]

Annie Koutrakis: Monsieur le Président, Sa Majesté le roi Charles III a récemment déclaré au Parlement que « le Canada possède ce dont notre monde a besoin ». Cela comprend les travailleurs canadiens. La réussite future du Canada repose sur les compétences de sa main-d'œuvre spécialisée. C'est pourquoi le gouvernement du Canada investit près de 1 milliard de dollars chaque année pour soutenir la formation en apprentissage.

[Traduction]

D'excellents programmes soutiennent notre ambition sans limites de créer une main-d'œuvre qualifiée pour l'avenir. Ils garantissent la création de nouveaux emplois et de nouvelles perspectives passionnantes pour les travailleurs canadiens.

Je tiens à assurer au député d'en face que le gouvernement du Canada soutiendra toujours les travailleurs canadiens et leurs familles. Nous investissons dans ce domaine parce que nous sommes convaincus que la formation professionnelle est la clé pour libérer le potentiel économique du Canada et ouvrir la voie à un avenir prospère.

Je terminerai en disant que nous présenterons un budget à l'automne.

LES FINANCES

Mel Arnold (Kamloops—Shuswap—Central Rockies, PCC): Monsieur le Président, comme je l'ai dit le 9 juin à la Chambre, des Canadiens de Field, en Colombie-Britannique, dans les Rocheuses, jusqu'aux ranchs de Kamloops me disent que les dépenses inflationnistes des libéraux détruisent les budgets familiaux. Le premier ministre a dit qu'il veut qu'on le juge en fonction du prix que les Canadiens paient à l'épicerie. Ce n'est pas qu'en fonction du prix que les gens paient à l'épicerie qu'il sera jugé. C'est aussi en fonction du nombre de personnes qui font la file devant les banques alimentaires parce qu'elles n'ont pas les moyens d'aller à l'épicerie. Combien d'entre elles n'ont pas les moyens d'acheter une maison parce qu'elles n'ont tout simplement pas le budget nécessaire? Avec le prix des aliments qui a augmenté en raison des dépenses inflationnistes des libéraux et le coût du logement qui a doublé, il devient impossible pour les familles et les petites entreprises de respecter des budgets qu'elles ne doivent pourtant pas dépasser pour éviter la faillite.

Quand je vois ce qui se passe en cette 45^e législature, je ne peux que constater à quel point elle ressemble à la précédente, où tout était bloqué à cause de la corruption libérale et du refus de respecter la volonté de la majorité de la Chambre, et où le gouvernement permettait qu'on verse des centaines de millions de dollars à ses amis libéraux sans la moindre reddition de comptes.

Les similarités se sont poursuivies cette semaine alors que la majorité de la Chambre a adopté une motion conservatrice exigeant que les libéraux récupèrent les 64 millions de dollars qu'ils ont donnés à GCStrategies, les responsables de l'application ArnaqueCAN, pour des travaux qu'elle n'a même pas faits. Pas un seul libéral n'a appuyé la reddition de comptes. Ils ont été 165 à s'opposer à ce que le gouvernement oblige l'entreprise à rembourser les Canadiens pour l'application ArnaqueCAN. La Chambre a ordonné aux libéraux de récupérer l'argent des contribuables d'ici 100 jours. C'est notre argent; le mien et celui de tous les contribuables canadiens. Le gouvernement doit récupérer cet argent pour les Canadiens,

Motion d'ajournement

mais il ne le fera pas parce qu'il est composé du même groupe de ministres qui acceptent tout bonnement la corruption pourvu qu'elle les avantage ou qu'elle avantage leurs riches amis.

Le premier ministre a réembauché le même vieux groupe de ministres qui ont aidé Justin Trudeau à dépasser les budgets qui ne sont pas équilibrés d'eux-mêmes, finalement. Maintenant, il refuse même de présenter un budget pour expliquer de quelle manière il prévoit dépenser un demi-billion de dollars des contribuables.

Le 9 juin, quand j'ai demandé si le gouvernement libéral allait déposer un budget et revenir sur ses politiques inflationnistes afin que les Canadiens aient les moyens de se nourrir, je posais la question au nom des bonnes gens de Kamloops—Shuswap—Central Rockies, qui méritent une réponse honnête et respectueuse. Mes concitoyens veulent savoir comment leur argent sera dépensé, car ce sont eux qui paient la facture. Ils travaillent dur pour leur paie, puis se la font enlever par un gouvernement qui refuse de rendre des comptes sur la façon dont l'argent des contribuables est dépensé.

Pourquoi le premier ministre n'admet-il pas qu'il n'a pas vraiment de plan, si ce n'est de dépenser l'argent des autres afin que lui et ses riches amis puissent s'enrichir sur le dos des travailleurs canadiens?

● (2330)

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, c'est un grand plaisir d'être ici ce soir, à 23 h 30, pour répondre à la question du député. C'était fantastique de nous voir tous voter ensemble à la Chambre pour adopter le budget principal des dépenses. J'ai remarqué que les députés d'en face ont appuyé un certain nombre de mesures législatives dont la Chambre a été saisie cette semaine. C'est formidable de nous voir travailler ensemble pour les Canadiens. Je suis aussi très heureux d'être de retour au gouvernement pour représenter les Canadiens. J'offre mes condoléances aux députés d'en face, qui ont dû reprendre la place qui leur revient sur les banquettes de l'opposition.

Les Canadiens s'attendent à ce que nous prenions des mesures audacieuses qui stimuleront la croissance économique, créeront des emplois bien rémunérés et feront en sorte que tous les Canadiens bénéficient des talents et de l'ingéniosité incroyables que l'on trouve au Canada. Nous devons mettre à profit les solides accords de libre-échange que nous avons déjà en place, ainsi que les vastes richesses et la prospérité uniques dont nous jouissons. C'est exactement ce que nous faisons, et nous le faisons avec force, détermination et agilité.

Motion d'ajournement

Premièrement, nous avons instauré une réduction d'impôt pour la classe moyenne. Ce faisant, nous investissons de manière extrêmement importante dans les Canadiens pour leur permettre de conserver plus d'argent dans leurs poches. Vingt-deux millions de Canadiens d'un bout à l'autre du pays bénéficieront d'un allègement fiscal. Les conservateurs peuvent bien s'en plaindre, mais c'est ce que j'appelle obtenir des résultats pour les Canadiens. Deuxièmement, nous contribuerons à réduire davantage les coûts pour les Canadiens, en particulier les jeunes. Je prends à cœur le fait que les jeunes de ma circonscription aient affirmé qu'il est difficile d'acheter une première maison. Nous supprimons la TPS pour les acheteurs d'une première maison neuve dont la valeur est estimée à 1 million de dollars, ce qui leur permettra d'économiser jusqu'à 50 000 \$. Nous réduisons également la TPS pour les acheteurs d'une première maison neuve dont la valeur se situe entre 1 et 1,5 million de dollars. Troisièmement, nous respectons un engagement que nous avons pris. Le Parti conservateur du Canada devrait être particulièrement ravi du fait que nous avons mis fin à la tarification du carbone pour les consommateurs le 1^{er} avril dernier, dans le cadre de notre plan qui vise à recentrer les normes fédérales de tarification de la pollution par le carbone.

Nous ferons tout cela tout en maintenant la taxe sur le carbone pour les industries afin que les normes canadiennes demeurent alignées sur les pratiques exemplaires mondiales et que l'on bâtisse une économie concurrentielle et plus durable. Ces trois mesures envoient un message clair et direct aux Canadiens dans l'ensemble du pays: nous garderons le cap. Tandis que nous bâtissons l'économie la plus importante et la plus dynamique du G7, nous accorderons la priorité absolue aux Canadiens.

Parlant de priorités, je sais que le budget fédéral est un document d'une importance capitale sur le plan financier et démocratique. C'est précisément pour cette raison que la présentation du budget de 2025 doit s'inscrire dans une séquence logique qui tient compte des priorités nationales et internationales. Alors que le Canada forge une nouvelle relation avec les États-Unis fondée sur le respect et nos intérêts communs, nous devons continuer de travailler extrêmement fort à consolider la force du Canada à l'intérieur de ses frontières, à protéger les travailleurs et les entreprises du pays et à défendre leurs intérêts. Les discussions à ce sujet se poursuivent et elles sont d'une importance vitale pour notre avenir commun. Elles sont aussi d'une importance vitale dans un contexte où nous comptons investir dans la défense et atteindre notre cible de l'OTAN cette année. Je me réjouis de la grande annonce que le premier ministre a faite à ce sujet.

Compte tenu de tous ces changements sur la scène internationale, il est donc prudent de prendre le temps nécessaire pour bien préparer un budget. Nous avons besoin d'effectuer les analyses détaillées, les vérifications des politiques et les travaux de préparation méticuleux qu'exigent toujours les budgets. C'est là, selon moi, le processus qu'il convient de suivre pour élaborer un budget. Ce genre de document ne devrait pas être rédigé à la hâte. J'entends mes collègues faire du chahut. Je m'en réjouis, car cela m'encourage à parler encore plus. Nous allons assurément présenter un budget cet automne.

• (2335)

Mel Arnold: Monsieur le Président, cette réponse témoigne de l'arrogance dont le gouvernement continue de faire preuve d'une législation à l'autre, avec les mêmes députés de l'autre côté de la Chambre et les mêmes personnes sur les banquettes ministérielles. C'est tout simplement du pareil au même.

Le secrétaire parlementaire a parlé de réduire la TPS pour les acheteurs d'une première maison, mais cela ne s'applique qu'aux maisons neuves. Cela représentera moins de 5 % du marché, si les gens ont les moyens de faire une mise de fonds. Il faut maintenant 25 ans aux jeunes pour économiser en vue d'une mise de fonds, alors qu'il ne fallait auparavant que 25 ans pour payer une maison. Voilà ce que le gouvernement libéral a coûté aux Canadiens au cours des 10 dernières années.

Le secrétaire parlementaire a également parlé d'éliminer la taxe sur le carbone. Les libéraux n'ont fait qu'éliminer la taxe sur le carbone pour les consommateurs et ils n'ont pas dit un mot sur l'élimination de la taxe sur le carbone pour le secteur industriel, que les consommateurs finissent par payer à long terme...

Le vice-président: Le secrétaire parlementaire a la parole.

Ryan Turnbull: Monsieur le Président, c'est un plaisir de prendre à nouveau la parole pour réfuter les propos du député d'en face.

Le gouvernement travaille sans relâche depuis 10 ans pour aider les Canadiens à accéder à la propriété, mais aussi pour augmenter l'offre de logements. Nous avons pris de nombreuses mesures. Nous avons réduit l'assurance hypothécaire. Nous avons renoncé à la TPS sur les nouvelles habitations locatives. Nous avons apporté notre aide avec la Stratégie nationale sur le logement et l'Initiative pour la création rapide de logements afin d'augmenter l'offre de logements.

J'ai six exemples de projets dans ma circonscription qui ont été réalisés grâce à ces investissements, qui sont essentiels, et des centaines de nouveaux logements abordables ont été bâtis dans ma circonscription. Nous sommes en train d'en créer d'autres. Il existe également un compte d'épargne libre d'impôt qui permet aux jeunes familles d'épargner, sans payer d'impôt, en vue d'acheter leur premier logement. Il y a tout un ensemble de mesures.

Évidemment, le temps me manque.

Cela dit, nous continuerons à construire les logements dont les Canadiens ont besoin et à aider les jeunes familles à y accéder.

LE LOGEMENT

Tamara Jansen (Cloverdale—Langley City, PCC): Monsieur le Président, le ministre du Logement prétend avoir le programme de logement le plus solide de l'histoire de la Chambre, mais les Canadiens connaissent la chanson. Celui qui a fait cette affirmation était maire de Vancouver pendant l'un des chapitres les plus sombres de l'histoire du logement au Canada. Sous sa gouverne, Vancouver est devenue un pôle international pour le blanchiment d'argent, les transactions immobilières douteuses et la spéculation immobilière. L'argent des cartels de la drogue transitait librement par les casinos et les condos de luxe. On ne construisait pas les habitations pour les familles; on s'en servait comme d'un coffre de sûreté pour l'argent sale. Où était le ministre à ce moment-là? Il n'agissait pas. Il ne défendait pas les travailleurs canadiens. Il fermait les yeux.

Quand des chercheurs ont révélé ce qui se passait et que des membres de la communauté chinoise de Vancouver ont sonné l'alarme, il n'a pas écouté. Il a rejeté leurs conclusions. Il a salé la réputation des détracteurs. Il a choisi de protéger les promoteurs, les initiés et les bailleurs de fonds. Il a laissé la crise s'aggraver, et les familles de travailleurs en ont payé le prix. C'est plus qu'un échec, c'est un manque total d'intégrité.

Maintenant, cet homme veut que nous lui fassions confiance pour régler la crise du logement au Canada. Ce n'est pas un homme qui suscite la confiance. C'est un homme qui trahit la confiance des autres et qui abandonne les gens qui dépendent de cette confiance chaque fois qu'il en a l'occasion. Sans compter que les programmes libéraux défendus aujourd'hui par le ministre ne fonctionnent tout simplement pas. Ils ne fonctionnent pas sur papier et certainement pas dans les faits. Il suffit de demander aux familles qui essaient d'acheter une première maison et aux mères célibataires obligées d'habiter dans des appartements dont le loyer coûte les yeux de la tête.

Ces programmes ne définissent même pas le logement abordable en fonction du revenu des gens. Ils utilisent plutôt la valeur faramineuse des loyers sur le marché en pleine crise du logement, moins quelques dollars. Cela signifie qu'à Vancouver ou à Toronto, si le loyer sur le marché est de 3 000 \$, alors un loyer de 2 400 \$ est considéré comme abordable aux termes de ces programmes. Pourtant, pour les gens qui ont véritablement besoin d'aide, un tel loyer est loin d'être abordable. Il ne l'est pas non plus pour les aînés à faible revenu, pour les jeunes familles qui essaient d'avancer dans la vie et pour les immigrants qui doivent avoir deux emplois pour joindre les deux bouts. Ce n'est pas parce qu'on dit que quelque chose est abordable que c'est véritablement abordable.

Le ministre sait très bien que ces programmes ne créent pas de logements vraiment abordables. C'est un homme intelligent et riche. Il possède plusieurs propriétés. Construirait-il des logements adaptés aux moyens des Canadiens à faible revenu? Bien sûr que non, ce ne serait pas aussi payant. C'est là le véritable enjeu. Ces programmes ne sont pas conçus pour résoudre le problème. Ils sont conçus pour protéger les initiés, pour que le système continue de fonctionner pour des gens comme lui, tandis que tous les autres sont laissés pour compte: les mères seules, les personnes âgées et les Canadiens de la classe ouvrière qui veulent simplement avoir une chance équitable, mais qui n'obtiennent rien. Pardonnez-nous, monsieur le Président, si nous ne le croyons pas, car il ne s'agit pas de slogans. Il s'agit de personnes, de vraies personnes qui ont été trahies à maintes reprises par ceux qui sont censés les diriger.

Le ministre peut bien répéter ses arguments usés autant qu'il le veut, mais les Canadiens sont conscients de la réalité. Ils voient clairement la vérité maintenant. Les quelques logements qui sont construits ne sont pas vraiment abordables. Les chiffres ne correspondent pas aux promesses. Plus important encore, la confiance que les Canadiens ont déjà eu en leurs dirigeants a disparu. Ce programme de logement ne sera pas le plus solide de l'histoire du Canada. Ce ne sera qu'un nouvel écran de fumée. Le gouvernement n'a pas réussi à construire des logements et n'a pas protégé les personnes qui en ont le plus besoin.

Cet ancien maire a laissé tomber Vancouver. Il a fermé les yeux alors qu'une crise du logement éclatait et que les familles de travailleurs étaient chassées de la ville. Il n'y a aucune raison de croire qu'il fera mieux à l'échelle nationale. En fait, tout porte à croire que la situation sera bien pire sous sa direction. S'il n'a pas été capable de régler la crise du logement dans une seule ville, pourquoi les Canadiens lui confieraient-ils le sort de tout le pays?

• (2340)

Jennifer McKelvie (secrétaire parlementaire du ministre du Logement et de l'Infrastructure, Lib.): Monsieur le Président, nous convenons que les Canadiens méritent des logements sûrs et abordables qui répondent à leurs besoins. C'est pourquoi le gouver-

Motion d'ajournement

nement du Canada a élaboré un plan ambitieux en matière de logement qui prévoit des mesures audacieuses pour stimuler l'investissement privé, réduire les formalités administratives et diminuer le coût de la construction de logements dans tout le pays.

Nous sommes déterminés à doubler le rythme actuel des mises en chantier pour atteindre 500 000 logements par année. Nous savons que la hausse des coûts de construction, la pénurie de main-d'œuvre et l'augmentation du coût des matériaux constituent des obstacles à la construction. C'est pourquoi nous changeons notre façon de construire et créons « Maisons Canada ». Cette nouvelle entité fédérale légère et axée sur sa mission accélérera l'aménagement de nouveaux logements abordables. Elle investira dans la croissance de l'industrie des maisons préfabriquées et modulaires et fournira un financement important aux constructeurs de logements abordables. « Maisons Canada » catalysera une nouvelle industrie du logement, en utilisant l'innovation canadienne, la main-d'œuvre canadienne et le bois d'œuvre canadien, afin de favoriser la construction de maisons par des Canadiens, pour les Canadiens.

Nous aidons également les acheteurs d'une première habitation grâce à des mesures financières ciblées. En éliminant la taxe sur les produits et services, ou TPS, sur les habitations d'une valeur égale ou inférieure à 1 million de dollars et en la réduisant pour les habitations d'une valeur située entre 1 million et 1,5 million de dollars, nous réduisons les coûts initiaux et aidons davantage de jeunes Canadiens à accéder au marché du logement. Grâce à ces mesures, combinées à des outils tels que le compte d'épargne libre d'impôt pour l'achat d'une première propriété, nous facilitons l'épargne en vue d'une mise de fonds et la réalisation du rêve d'accession à la propriété.

En plus de ces mesures, nous faisons des investissements historiques dans de nouveaux logements partout au Canada. Nous investissons dans le parc de logements locatifs par l'entremise du Programme de prêts pour la construction d'appartements et nous lançons le Fonds canadien de protection des loyers pour aider les fournisseurs de logements communautaires à acquérir des logements, à préserver le parc locatif existant et à maintenir la stabilité des loyers à long terme.

De plus, nous investissons davantage dans le logement communautaire par l'entremise du Fonds pour le logement abordable, qui contribue à construire et à réparer des milliers de logements très abordables partout au pays. Nous avons également lancé le Programme de développement de coopératives d'habitation, qui représente le plus important investissement des 30 dernières années dans la construction de nouvelles coopératives d'habitation.

C'est ainsi que nous répondons aux besoins des Canadiens, que nous renforçons la résilience et que nous bâtissons un Canada fort.

Tamara Jansen: Monsieur le Président, le ministre du Logement ne part pas sur une bonne base. Son bilan à Vancouver est bien connu. Comme l'a documenté le journaliste d'enquête Sam Cooper dans son livre intitulé *Wilful Blindness*, l'hôtel de ville faisait partie de ce qu'il appelle le modèle de Vancouver, dans lequel de l'argent blanchi par des criminels, des cartels étrangers et des investissements étrangers ont alimenté la montée en flèche du prix des habitations pendant que les honnêtes familles se retrouvaient exclues du marché.

Motion d'ajournement

Le ministre prétend maintenant diriger le programme de logement le plus solide de l'histoire. Compte tenu de son bilan, je suis désolée de dire que les Canadiens ne le croient pas. Après 10 années de promesses libérales non tenues et des millions de dollars d'investissements, seulement 309 habitations ont été construites. Les libéraux peuvent dire tout ce qu'ils veulent, mais la crédibilité est importante. Le ministre devrait d'abord montrer qu'il est digne de confiance, parce qu'en ce moment, sa réputation l'a précédé. Pourquoi les Canadiens croiraient-ils un seul mot de ce qu'il dit?

• (2345)

Jennifer McKelvie: Monsieur le Président, le gouvernement du Canada reconnaît que chaque personne au Canada mérite d'avoir un endroit où se sentir à la maison. Voilà pourquoi nous avons lancé un plan ambitieux pour débloquer les investissements privés, pour réduire les formalités administratives et pour bâtir des logements à une échelle et à une vitesse que le pays n'a pas connues depuis des dizaines d'années. C'est ce que nous avons présenté aux Canadiens en avril. C'est ce pour quoi nous avons été élus.

Nous collaborons avec tous nos partenaires afin d'utiliser tous les outils à notre disposition pour mener à bien notre mission. De la conception à la construction, le gouvernement du Canada accélère le rythme de la construction de logements afin de bâtir les logements dont nous avons besoin et de réduire les coûts pour les Canadiens. Sous la direction du ministre du Logement et de l'Infrastructure et de notre ministre, et grâce à « Maisons Canada » et à d'autres investissements fédéraux, tels que le Fonds pour le logement abordable et le Programme de développement de coopératives d'habitation, nous augmentons l'offre de logements au Canada comme jamais auparavant, et nous sommes en train de bâtir un Canada fort.

[Français]

Le vice-président: 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 23 h 46.)

TABLE DES MATIÈRES

Le mardi 17 juin 2025

AFFAIRES COURANTES		Barsalou-Duval	1171
La commissaire à l'information		Privilège	
Le Président	1157	Le témoignage du ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles en comité plénier	
La commissaire au lobbying		Lamoureux	1171
Le Président	1157	Travaux des subsides	
L'ombudsman des vétérans		Motion de l'opposition — La vente de véhicules à essence	
Casey	1157	Motion	1172
La Loi de l'impôt sur le revenu		Lobb	1172
Johns	1157	O'Rourke	1173
Projet de loi C-211. Présentation et première lecture	1157	Larouche	1173
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi	1157	Davidson	1174
Pétitions		Gallant	1174
L'Organisation mondiale de la santé		Lamoureux	1175
Gallant	1157	Larouche	1176
Les affaires étrangères		Falk (Provencher)	1176
Johns	1158	Sgro	1176
Questions au Feuilleton		Gladu	1178
Lamoureux	1158	Barsalou-Duval	1178
		Fergus	1178
		Weiler	1178
		Gladu	1180
		Barsalou-Duval	1180
		Fergus	1180
		Davies (Niagara South)	1180
		Barsalou-Duval	1181
		Gerretsen	1182
		Epp	1182
		Ruff	1182
		Gerretsen	1184
		Simard	1184
		Stevenson	1184
		Dzerowicz	1184
		Diotte	1186
		Larouche	1186
		Hogan	1186
		Gerretsen	1186
		Davidson	1188
		Simard	1188
		Groleau	1188
		Lamoureux	1190
		Larouche	1190
		Hardy	1190
		Kirkland	1190
		Lavack	1192
		Doherty	1192
		DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS	
		Surmonter les défis mondiaux	
		McPherson	1192
		Les célébrations de la fête du Canada	
		Saini	1192

Emmy Fecteau	
Groleau	1193
La vaccination	
Fry	1193
Sarnia—Lambton—Bkejwanong	
Gladu	1193
La Semaine nationale de la fonction publique	
Fergus	1193
Le secteur canadien de l'énergie	
Goodridge	1193
Le développement économique rural	
Fancy-Landry	1194
Buzz Hargrove	
Gill (Windsor-Ouest)	1194
Jimmy Lai	
Brunelle-Duceppe	1194
Le 100^e anniversaire du Corps canadien des commissionnaires	
Fisher	1194
L'économie	
McLean (Calgary-Centre)	1195
La vente-débarras communautaire à Scarborough-Centre—Don Valley-Est	
Zahid	1195
Les véhicules à essence	
Viersen	1195
Les prix Grandioses communautaires	
Deschênes-Thériault	1195
Les véhicules à essence	
McKenzie	1196
Jean-Yves Guindon	
Lauzon	1196

QUESTIONS ORALES

L'industrie automobile	
Warkentin	1196
Dabrusin	1196
Warkentin	1196
Champagne	1196
Thomas	1196
Dabrusin	1197
Thomas	1197
Dabrusin	1197
Berthold	1197
Champagne	1197
Berthold	1197
Dabrusin	1197
Les priorités du gouvernement	
Normandin	1197
Gull-Masty	1198
Normandin	1198
MacKinnon	1198

L'environnement	
Bonin	1198
Dabrusin	1198
L'industrie automobile	
Khanna	1198
Champagne	1198
Baldinelli	1198
Bardeesy	1198
Borrelli	1199
Freeland	1199
Gill (Windsor-Ouest)	1199
Freeland	1199
Gunn	1199
Dabrusin	1199
Jackson	1199
Champagne	1199
Hardy	1199
Dabrusin	1200
Les relations intergouvernementales	
Barsalou-Duval	1200
MacKinnon	1200
Barsalou-Duval	1200
MacKinnon	1200
Le logement	
Kusie	1200
MacKinnon	1200
Genuis	1200
MacKinnon	1200
Genuis	1200
MacKinnon	1201
Vien	1201
MacKinnon	1201
Vien	1201
MacKinnon	1201
La justice	
Sidhu (Brampton-Sud)	1201
Fraser	1201
Vis	1201
Fraser	1201
Vis	1202
Fraser	1202
Mahal	1202
Sahota	1202
Moore	1202
Sahota	1202
Paul-Hus	1202
Fraser	1202
Brock	1203
Anandasangaree	1203
Brock	1203
Sahota	1203
Guglielmin	1203
Sahota	1203
Baber	1203
Sahota	1203
L'identité et la culture canadiennes	
Ntumba	1203
Guilbeault	1203

Le logement	
Rood	1204
Robertson	1204
Rood	1204
Robertson	1204
Au	1204
Robertson	1204
Les affaires étrangères	
Chang	1204
McGuinty	1204
Le logement	
Kuruc	1204
Robertson	1205
L'environnement	
McPherson	1205
Freeland	1205
Le développement international	
May	1205
Sarai	1205
Présence à la tribune	
Le Président	1205
Les plans ministériels pour l'exercice 2025-2026	
Ali	1205
La démission d'un député	
Kurek	1205

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

Travaux des subsides

Motion de l'opposition — La vente de véhicules à essence

Motion	1206
Lamoureux	1206
Doherty	1208
Beaulieu	1209
Bains	1209
Steinley	1209
Garon	1209
Falk (Provencher)	1210
Mazier	1210
Hirtle	1211
Beaulieu	1211
Bexte	1212
Lamoureux	1212
Stevenson	1212
Guglielmin	1212
Danko	1214
Davies (Niagara-Sud)	1214
Blanchette-Joncas	1214
Lamoureux	1214
Noormohamed	1214
Epp	1216
Garon	1216
Lamoureux	1217
Gill (Windsor-Ouest)	1217
Deltell	1217
Lamoureux	1219

Blanchette-Joncas	1219
Godin	1219
Leslie	1219
Lamoureux	1221
Beaulieu	1221
Leslie	1221
Doherty	1221
Scheer	1222
Lamoureux	1223
Blanchette-Joncas	1223
Goodridge	1224
Bains	1224
Gallant	1225
Gladu	1225
Lamoureux	1226
Beaulieu	1226
Auguste	1226
Kronis	1228
Garon	1228
Ntumba	1228
Dalton	1228
Cody	1228
Lamoureux	1230
Beaulieu	1230
Goodridge	1231
Small	1231
Lamoureux	1232
Dalton	1232
Gallant	1232
Beaulieu	1232
Gladu	1233
Report du vote sur la motion	1235

Le Budget principal des dépenses 2025-2026

Adoption du crédit 1 — Patrimoine canadien

Michel (au nom du président du Conseil du Trésor)	1235
Motion n ^o 1	1235
Osborne	1235
Gallant	1237
Garon	1237
Lamoureux	1237
Gladu	1237
Ntumba	1238
McKelvie	1238
Blanchette-Joncas	1238
Bexte	1238
Lamoureux	1239
Cody	1240
Garon	1240
Dawson	1240
Perron	1241
Lamoureux	1242
Garon	1242
Dalton	1242
Garon	1242
Lamoureux	1244
Goodridge	1244
Osborne	1244
Brunelle-Duceppe	1245
Perron	1245
Deschênes-Thériault	1246

Gladu	1246	Adoption du crédit 1 — Ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration	
Brunelle-Duceppe	1247	Ali	1267
Lamoureux	1247	Motion n° 3	1267
Romanado	1247	Adoption de la motion no 3	1267
Long	1248	Adoption du crédit 1 — Bureau du secrétaire du gouverneur général	
Falk (Provencher)	1248	Ali	1267
Garon	1249	Motion n° 4	1267
Brunelle-Duceppe	1249	Adoption de la motion no 4	1267
Bains	1249	Adoption du crédit 1 — Commission des débats des chefs	
Falk (Provencher)	1250	Ali	1267
Deschênes-Thériault	1250	Motion n° 5	1267
Brunelle-Duceppe	1250	Adoption de la motion no 5	1267
Dalton	1251	Motion d'adoption	1267
Zimmer	1251	Adoption de la motion	1269
Deschênes-Thériault	1252	Projet de loi C-6. Première lecture	1269
Perron	1252	Adoption de la motion; première lecture du projet de loi	1269
Epp	1253	Deuxième lecture	1269
Reynolds	1253	Adoption de la motion	1270
Long	1254	Deuxième lecture du projet de loi et formation de la Chambre en comité plénier sous la présidence de M. Tom Kmiec	1270
Brunelle-Duceppe	1254	Article 2	1270
Gladu	1255	Kusie	1270
Deschênes-Thériault	1255	Ali	1270
Lamoureux	1255	Adoption de l'article 2	1271
Stevenson	1257	Adoption de l'article 3	1271
Perron	1257	Adoption de l'article 4	1271
Deschênes-Thériault	1258	Adoption de l'article 5	1271
Roberts	1258	Adoption de l'annexe 1	1271
Gill (Windsor-Ouest)	1258	Adoption de l'annexe 2	1271
Brunelle-Duceppe	1258	Adoption de l'article 1	1271
Gill (Abbotsford—Langley-Sud)	1258	Adoption du préambule	1271
Fancy-Landry	1260	Adoption du titre	1271
Garon	1260	Adoption du projet de loi	1271
Viersen	1260	Rapport du projet de loi	1271
Desrochers	1260	Motion d'adoption	1271
Kronis	1260	Adoption de la motion	1273
Lavoie	1262	Troisième lecture	1273
Perron	1262	Adoption de la motion	1274
Cody	1262	Troisième lecture et adoption du projet de loi	1274
Fancy-Landry	1263	Budget supplémentaire des dépenses (A) de 2025-2026	
Lawton	1264	Ali	1274
MacDonald (Cardigan)	1265	Motion d'adoption	1274
Epp	1265	Adoption de la motion	1276
Travaux des subsides		Projet de loi C-7. Première lecture	1276
Motion de l'opposition — Vente de véhicules à essence		Adoption des motions; première lecture du projet de loi	1276
Motion	1265	Deuxième lecture	1276
Rejet de la motion	1266	Adoption de la motion	1277
Budget principal des dépenses 2025-2026		Deuxième lecture du projet de loi; formation de la Chambre en comité plénier sous la présidence de Tom Kmiec	1277
Adoption du crédit 1 — Ministère du Patrimoine canadien		Article 2	1277
Motion n° 1	1267	Kusie	1277
Adoption de la motion no 1	1267	Ali	1277
Adoption du crédit 1 — Société canadienne d'hypothèques et de logement		Adoption de l'article 2	1277
Ali	1267	Adoption de l'article 3	1278
Motion n° 2	1267	Adoption de l'article 4	1278
Adoption de la motion no 2	1267	Adoption de l'annexe	1278

Adoption de l'article 1	1278
Adoption du préambule	1278
Adoption du titre	1278
Adoption du projet de loi	1278
Rapport du projet de loi	1278
Motion d'adoption	1278
Adoption de la motion	1279
Troisième lecture	1279
Adoption de la motion	1281
Troisième lecture et adoption du projet de loi	1281

MOTION D'AJOURNEMENT

Les finances

McLean (Calgary-Centre)	1281
Koutrakis	1282

Les finances

Arnold	1283
Turnbull	1283

Le logement

Jansen	1284
McKelvie	1285

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>