



CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 137 • NUMÉRO 024 • 1^{ère} SESSION • 37^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le jeudi 1^{er} mars 2001

Présidence de l'honorable Peter Milliken

TABLE DES MATIÈRES

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

Toutes les publications parlementaires sont disponibles sur le
réseau électronique «Parliamentary Internet Parlementaire» à l'adresse suivante:

<http://www.parl.gc.ca>

CHAMBRE DES COMMUNES

Le jeudi 1^{er} mars 2001

La séance est ouverte à 10 heures.

Prière

AFFAIRES COURANTES

● (1000)

[Français]

BUDGET SUPPLÉMENTAIRE DES DÉPENSES (A) DE 2000-2001

La présidente du Conseil du Trésor présente un message dont le Président donne lecture à la Chambre et par lequel Son Excellence la Gouverneure générale transmet le Budget supplémentaire des dépenses (A) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2001.

* * *

● (1005)

[Traduction]

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

M. Derek Lee (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): J'ai l'honneur de présenter le cinquième rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre au sujet de la liste des membres du Comité mixte permanent des langues officielles.

Si la Chambre donne son consentement, j'ai l'intention de proposer l'adoption du cinquième rapport plus tard aujourd'hui.

* * *

LE CODE CRIMINEL

M. Deepak Obhrai (Calgary-Est, Alliance canadienne) demande à présenter le projet de loi C-290, Loi modifiant le Code criminel (introduction par effraction).

—Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir aujourd'hui au nom de mes électeurs de Calgary-Est pour présenter à nouveau mon projet de loi d'initiative parlementaire qui vise à modifier le Code criminel pour imposer une peine minimale de deux ans d'emprisonnement aux auteurs d'introduction par effraction qui récidivent.

L'introduction par effraction n'est pas seulement un crime contre la propriété, mais aussi un crime contre la personne. C'est un crime qui a des effets psychologiques alors que les victimes se sentent souvent violées dans leur intimité et traumatisées. L'introduction par effraction peut devenir un crime violent, car cela peut conduire à une invasion de domicile.

Le projet de loi est un amendement au Code criminel visant à protéger les victimes, car on veut ainsi réduire le nombre de victimes en imposant des sanctions vraiment propres à dissuader les professionnels de l'introduction par effraction.

Le projet de loi supprimerait également ce qui constitue une véritable source de revenus pour les criminels de carrière et le crime organisé en faisant en sorte que les produits des introductions par effraction ne servent plus à financer d'autres activités criminelles.

Les tribunaux ont besoin de recevoir du Parlement une orientation claire qui montre bien les préoccupations des Canadiens à l'égard de ce crime très grave. J'accueille avec plaisir l'appui de mes collègues à cette mesure sans but partisan.

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

* * *

[Français]

BUDGET SUPPLÉMENTAIRE DES DÉPENSES (A) 2000-2001

RENVOI AUX COMITÉS PERMANENTS

L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.): Monsieur le Président, aux termes des articles 81(5) et 81(6) du Règlement, je désire présenter une motion concernant la soumission du Budget supplémentaire des dépenses (A) aux comités permanents de la Chambre.

La motion comporte aussi une liste exhaustive, et si la Chambre y consent, je demande que cette liste soit imprimée dans le hansard comme si elle avait été lue.

Le Président: Est-on d'accord?

Des voix: D'accord.

L'hon. Lucienne Robillard: Monsieur le Président, je propose:

Que le Budget supplémentaire des dépenses (A) pour l'exercice clos le 31 mars 2001, déposé le 1^{er} mars 2001, soit soumis aux comités permanents de la Chambre conformément à l'affectation détaillée qui suit:

Affaires courantes

[*Note de la rédaction: La liste précitée suit:*]

1) au Comité permanent des affaires autochtones, du développement du Grand Nord et des ressources naturelles

Affaires indiennes et du Nord canadien, crédits 1a, 5a, 15a, L20a, L21a, 25a 30a, 35a et 40a

Ressources naturelles, crédits 1a, 5a, 15a, 20a et 30a

2) au Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Agriculture et Agroalimentaire, crédits 1a, 5a, 10a, 20a, 25a, 30a et 36a

3) au Comité permanent du patrimoine canadien

Conseil privé, crédit 30a

Patrimoine canadien, crédits 1a, 5a, 15a, 35a, 40a, 45a, 50a, 55a, 65a, 70a, 75a, 85a, 90a, 100a, 105a, 110a, 125a et 130a

4) au Comité permanent de la citoyenneté et de l'immigration

Citoyenneté et Immigration, crédits 1a, 2a, 10a et 15a

5) au Comité permanent de l'environnement et du développement durable

Conseil privé, crédit 40a

Environnement, crédits 1a, 5a et 10a

6) au Comité permanent des finances

Agence des douanes et du revenu du Canada, crédits 1a et 10a

Finances, crédits 5a, 30a, 34a et 35a

7) au Comité permanent des pêches et des océans

Pêches et Océans, crédits 1a et 10a

8) au Comité permanent des affaires étrangères et du commerce international

Affaires étrangères, crédits 1a, 5a, 10a, 20a, 25a, L30a, L35a et 45a

9) au Comité permanent de la santé

Santé, crédits 1a, 5a, 6a, 7a, 10a et 25a

10) au Comité permanent du développement des ressources humaines et de la condition des personnes handicapées

Développement des ressources humaines, crédits 1a, 6a et 20a

11) au Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie

Industrie, crédits 1a, 5a, 20a, 21a, 40a, 50a, 55a, 60a, 65a, 70a, 75a, 80a, 90a, 95a, 100a, 105a, 115a et 120a

12) au Comité permanent de la justice et des droits de la personne

Conseil privé, crédit 50a

Justice, crédits 1a, 5a, 10a, 15a, 20a, 25a, 30a, 35a, 40a et 50a

Solliciteur général, crédits 1a, 10a, 15a, 25a, 30a, 35a et 50a

13) au Comité permanent de la défense nationale et des anciens combattants

Anciens combattants, crédits 1a, 5a et 10a

Défense nationale, crédits 1a et 5a

14) au Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre

Conseil privé, crédit 20a

Parlement, crédit 5a

15) au Comité permanent des comptes publics

Finances, crédit 20a

16) au Comité permanent des transports et des opérations gouvernementales

Conseil du Trésor, crédits 1a, 2a, 10a, 15a et 20a

Conseil privé, crédits 1a, 5a, 10a, 15a, 45a et 55a

Patrimoine canadien, crédit 120a

Transports, crédits 1a, 10a, 30a et 35a

Travaux publics et Services gouvernementaux, crédits 5a, 11a, 15a et 20a

17) au Comité mixte permanent des langues officielles

Conseil privé, crédit 25a

(La motion est adoptée.)

* * *

[*Traduction*]

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

M. Derek Lee (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, si la Chambre y consent, je propose que le cinquième rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, présenté plus tôt aujourd'hui, soit adopté.

Le Président: La Chambre donne-t-elle son consentement unanime pour que l'honorable secrétaire parlementaire propose cette motion?

Des voix: D'accord.

Le Président: La Chambre a entendu la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

* * *

● (1010)

PÉTITIONS

LA MALADIE RÉNALE

M. Peter Adams (Peterborough, Lib.): Monsieur le Président, à l'occasion du Mois national du rein, j'ai l'honneur de présenter deux pétitions de la part de personnes qui s'inquiètent pour leurs semblables qui souffrent de néphropathie.

La première pétition est signée par plusieurs centaines d'habitants de la région de Peterborough qui font remarquer que la dialyse et la greffe de reins constituent des traitements salutaires très importants, mais que les services de dialyse sont inadéquats et que les taux de dons d'organes ne sont pas suffisants pour satisfaire à la demande.

Les pétitionnaires demandent par conséquent au Parlement d'appuyer le projet de rein bioartificiel qui pourrait rendre inutiles la dialyse et la greffe pour ceux qui souffrent de maladie rénale.

La deuxième pétition est signée par plusieurs habitants de Peterborough et du centre de l'Ontario qui font remarquer que les maladies du rein constituent un problème croissant sur lequel ils tiennent à attirer une attention particulière à l'occasion du Mois national du rein.

Les pétitionnaires signalent que des progrès sont faits au niveau des divers traitements, mais ils demandent au Parlement d'encourager les Instituts canadiens de recherche en santé à reconnaître expressément la recherche sur le rein en nommant l'un d'eux l'Institut des maladies du rein et des voies urinaires.

LE MONT LOGAN

M. Peter Adams (Peterborough, Lib.): Enfin, monsieur le Président, des personnes qui sont encore scandalisées à l'idée de changer le nom du mont Logan. Je crois comprendre que cette question ne pose plus de problème, mais j'ai reçu dernièrement une pétition demandant au Parlement d'attendre, avant de renommer le mont Logan, que cette idée et d'autres suggestions visant à commémorer l'oeuvre de Pierre Trudeau aient été bien évaluées.

* * *

[Français]

QUESTIONS AU FEUILLETON

M. Derek Lee (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je suggère que toutes les questions soient réservées.

Le Président: Est-on d'accord?

Des voix: D'accord.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LES CRÉDITS

JOUR DÉSIGNÉ—L'ACQUISITION D'HÉLICOPTÈRES MARITIMES

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC) propose:

Que la Chambre exhorte le gouvernement à éliminer de la lettre d'intérêt à l'industrie aérospatiale ce qui nuit à l'équité et à la transparence du Projet d'hélicoptère maritime et que l'acquisition de matériel maritime soit menée de manière à obtenir le meilleur rapport qualité-prix pour les contribuables canadiens, conformément aux lignes directrices du Conseil du Trésor.

—Monsieur le Président, j'informe la présidence que je partagerai mon temps de parole ce matin avec le député de St. John's-Ouest, de Terre-Neuve. Vous aurez donc affaire à la représentante de Saint John, au Nouveau-Brunswick, et au représentant de St. John's, à Terre-Neuve. Avec des députés qui viennent de Saint John et de St. John's, les libéraux font mieux de se méfier.

La motion à l'étude aujourd'hui porte sur l'essentiel même d'un dossier qui retient l'attention de la Chambre et du Canada depuis un certain temps. Je siége aux Communes depuis sept ans, et je suis intervenue bien des fois pour dénoncer ce que le gouvernement fait en matière de défense et pour me porter à la défense des forces armées.

Les crédits

Depuis sept ans, les effectifs militaires ont été réduits. Nous avons été témoins d'une baisse quasi constante du moral des troupes, et les défaillances du matériel ont été innombrables, tout cela à cause de la négligence du gouvernement. L'objet du débat d'aujourd'hui est assurément l'exemple le plus scandaleux d'ingérence gouvernementale et de conduite répréhensible qu'il m'ait été donné de voir.

Inutile de rappeler à la Chambre que, en août dernier, le ministre de la Défense nationale et le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux ont lancé un programme visant à remplacer nos vieux hélicoptères Sea King, ce qui, d'après leur livre blanc publié en 1994 sur la défense, devait être chose faite en 2000.

Inutile aussi de dire à la Chambre que le processus d'acquisition a été la cible de sérieuses attaques de la part de l'industrie aérospatiale dans le monde. Pas besoin de le rappeler, la majorité des députés ministériels ont été élus en 1993 après une campagne où ils ont promis d'annuler un marché portant sur l'achat d'hélicoptères pour remplacer les Sea King encore utilisés aujourd'hui. L'annulation de ce marché a coûté aux contribuables entre 800 millions et 1 milliard de dollars.

Les Forces canadiennes ont besoin de notre aide. Les hommes et les femmes qui portent l'uniforme ne peuvent pas, comme bien d'autres le font, venir défiler ici avec des pancartes pour protester contre les injustices dont ils sont victimes.

● (1015)

Nos militaires doivent disposer d'outils sécuritaires pour effectuer les missions difficiles que nous leur confions. Nous demandons à des fils et des filles de familles canadiennes de risquer leur vie pour nous à la Chambre. Nous les envoyons aux quatre coins de la planète. De ce fait, nous, les députés, avons la lourde responsabilité de leur offrir toute la protection et la sécurité possibles.

Cette protection ne sera pas gratuite sur le plan financier, voire politique. Je souhaite que l'on sache aujourd'hui que le gouvernement craint tellement que le remplacement des hélicoptères maritimes Sea King lui en coûte sur le plan politique qu'il a dénaturé le processus d'appel d'offres pour décourager la concurrence et s'éviter un nouvel embarras. Le gouvernement a déjà décidé de l'entreprise avec laquelle il compte passer un marché pour le remplacement de ces appareils. C'est évident.

Je pourrais parler des compromis politiques que le gouvernement fait avec ses contreparties en Europe. Je pourrais citer les échanges d'industrie, par exemple un contrat pour l'acquisition d'hélicoptères là-bas en échange d'une usine de fabrication ici, mais je me contenterai de faire part à la Chambre d'une petite anecdote.

En mai dernier, un de mes collègues de caucus, un député qui siége aujourd'hui du côté du gouvernement, m'a dit croire à l'existence d'un complot. Selon lui, le gouvernement passerait le marché avec une entreprise appelée Eurocopter pour le remplacement des Sea King. L'histoire et le hasard en témoignent, mon collègue de l'époque et moi avons tous deux demandé au ministre de la Défense nationale de faire un démenti devant la Chambre. Le ministre l'a fait.

Les crédits

Le ministre a dit à la Chambre que tout cela lui paraissait insensé. Cependant, à peine trois mois plus tard, il a annoncé ailleurs un processus d'attribution des marchés tellement strict qu'aux yeux de bien des gens tous les concurrents seraient éliminés à l'exception d'Eurocopter. Le ministre et ses collègues ont produit un document. Il s'agissait précisément d'une lettre d'intérêt adressée à l'industrie aérospatiale. J'interviens aujourd'hui en raison de ce document et des problèmes qu'il comporte.

La lettre d'intérêt laisse entendre pour la première fois que c'est le soumissionnaire offrant le prix conforme le plus bas qui sera choisi. Premièrement, cela signifie que, tant qu'un hélicoptère répond aux exigences et qu'il est le moins coûteux, il sera choisi, même si ses capacités sont juste passables. Si le prix d'un hélicoptère dont les capacités opérationnelles sont justes passables ne coûte qu'un dollar de moins qu'un autre dont les capacités opérationnelles sont doublement meilleures, c'est le premier qui sera choisi parce que le gouvernement économise un dollar. C'est honteux. C'est ainsi qu'il procédera en dépit du fait que les lignes directrices 9.1.1 et 9.1.2 du Conseil du Trésor stipulent clairement que l'attribution d'un marché doit être fondée sur la meilleure valeur.

Cette lettre a ouvert la porte à un processus comportant des échéances pour la certification et des exigences techniques qui pénalisent certains des fabricants d'hélicoptères les plus respectés au monde. Elle a ouvert la porte à un processus d'attribution des marchés qui est tellement contraire à la logique et à la raison que d'importants représentants de l'industrie l'ont examinée et sont restés abasourdis.

La Chambre sait que la lettre d'intérêt désavantageait tellement une entreprise que cette entreprise a dû porter la question devant le Tribunal canadien du commerce extérieur, et maintenant devant la Cour d'appel fédérale.

Certaines entreprises commencent à dire que le processus est tellement lacunaire et partial qu'elles ne se donneront pas la peine de soumissionner. Le processus n'a toutefois pas joué contre toutes les entreprises. Le seul groupe qui ne soit pas clairement désavantagé par les règles du concours est Eurocopter avec son Cougar MK2.

Regardons comment les choses se sont passées. Dans toute sa grande sagesse, le gouvernement a décidé de scinder le contrat. Cela ne s'était jamais vu. Au lieu d'un seul contrat, on a mis en branle un processus à deux volets: dans un premier temps, l'acquisition de l'hélicoptère lui-même et, dans un deuxième temps, celle du système intégré de mission. Dans les deux cas, sans parler de la passation possible de contrats distincts pour l'entretien, il faut s'attendre à une augmentation des coûts.

• (1020)

Je vais donner un exemple qui aidera le simple citoyen à comprendre ce que le gouvernement se propose de faire. Voici: c'est un peu comme si on recommandait à quelqu'un, dans un premier temps, de s'acheter une voiture de base sans climatisation, sans radio, sans compteur de vitesse et sans pneus, de se procurer tous

ces éléments dans un deuxième temps et de les faire installer plus tard. Voilà exactement le processus suivi pour le remplacement des hélicoptères. Cela est pure folie. Pis encore, car le motif est politique.

Si le processus d'appel d'offres avait été convenable, la pire chose qu'aurait eu à faire le ministre de la Défense aurait été d'annoncer que la société retenue à l'issue d'un processus équitable et loyal était celle-là même qui avait essuyé une rebuffade de la part du gouvernement actuel il y a sept ans.

Le gouvernement a commis une grossière erreur en 1993, et il le sait. Il s'apprête pourtant à manipuler le processus d'appel d'offres d'une manière qui ne peut être qu'injuste. Par conséquent, il n'accordera pas le contrat à la société qui est en mesure de remplacer les Sea King vétustes pour le bien de nos militaires.

Les Canadiens savent-ils qu'un comité spécial du Cabinet doit approuver toutes les décisions relatives au processus en question? Je me demande même si les députés le savent. Les Canadiens savent-ils que le comité spécial du Cabinet est si mystérieux qu'il est difficile de savoir qui prend réellement les décisions? Savent-ils qu'avec l'aide de ce comité, le gouvernement a pu ignorer les recommandations du ministère de la Défense, afin d'éviter le suicide politique qu'un processus équitable aurait pu entraîner?

Nous n'en sommes plus aux versements d'argent aux terrains de golf et aux hôtels. Il ne s'agit pas d'un tout petit problème que le Cabinet peut dissimuler sous un tapis. On parle ici de plusieurs milliards de dollars de l'argent des contribuables. On parle de corruption et d'abus de pouvoirs aux plus hauts échelons. On parle du fait que le gouvernement passe outre à ses propres règles et directives pour produire un résultat qui lui sauve la face. Si on ne modifie pas le processus, nous finirons par avoir des hélicoptères encore moins performants que les vieux Sea King que nous utilisons depuis des décennies.

J'ai recours aux mots les plus forts que je connaisse pour exprimer toute la colère et la honte que je ressens. J'ai recours au vocabulaire le plus hardi permis en cette chambre pour informer les Canadiens de la supercherie et de la fraude que nous avons découvertes. Nous devons faire ce qu'il convient de faire. Corrigeons l'injustice là où elle existe. Faisons notre devoir d'élus. Autrement, nous déshonorerons ceux qui nous ont précédés et qui ceux qui sont toujours prêts à nous défendre.

M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.): Madame la Présidente, la députée a parlé d'un cas hypothétique où un soumissionnaire présenterait une proposition offrant 100 p. 100 plus de fonctionnalité et coûtant un dollar de plus, en disant qu'il serait scandaleux que le gouvernement choisisse le moins-disant alors qu'il pourrait doubler la fonctionnalité pour un dollar de plus.

Selon la députée, convient-il qu'un soumissionnaire présente une proposition conforme aux exigences décrites dans la demande de propositions ou faudrait-il plutôt investir dans des fonctions excédant largement les exigences et qui nécessiteraient plus d'entretien, entraîneraient plus de coûts subséquents et probablement plus de

Les crédits

développement? En fait, le développement ne serait probablement pas terminé à temps pour obtenir la certification.

La députée est-elle en train de dire à la Chambre que nous devrions dépenser davantage pour obtenir des fonctions qui ne sont pas nécessaires?

Mme Elsie Wayne: Madame la Présidente, en ce qui concerne la lettre d'intérêt, une seule entreprise satisfait aux conditions requises pour soumissionner et j'ai mentionné cette entreprise. Je dirai au député ce qu'elle peut produire pour nos militaires.

Le seul groupe qui n'est pas désavantagé par les règles actuelles de l'appel d'offres est Eurocopter qui fabrique l'appareil Cougar MK2. C'est l'aéronef le moins cher et il est fabriqué selon une conception et une technologie qui remontent à 1970.

• (1025)

Le Cougar a récemment été exclu d'un appel d'offres lancé par les quatre pays scandinaves pour l'achat d'hélicoptères maritimes destinés à la région de la mer du Nord et de l'océan Arctique où l'environnement est très semblable à notre Atlantique nord, si froid et si dangereux. On a jugé que cet appareil ne pourrait pas faire le travail dans ce milieu. Il ne pourra pas fonctionner chez nous non plus. Chacun ici sait que nous devons avoir des hélicoptères capables de fonctionner sur l'Atlantique, le Pacifique et l'Atlantique nord. Toutefois, nous ne les aurons pas si l'on se fie aux présentes modalités de soumission.

M. Art Hanger (Calgary-Nord-Est, Alliance canadienne): Madame la Présidente, je félicite la députée de Saint John pour son intervention enflammée et l'ardent soutien qu'elle manifeste envers les forces armées. Je suis un député d'un autre parti d'opposition, mais je ne peux m'empêcher d'apprécier le fait qu'elle se bat depuis longtemps pour le bien des militaires dans les dossiers des approvisionnements et de la qualité de la vie. Je la félicite de son intervention. Elle connaît également certains des problèmes qui ont surgi à l'égard de ce processus d'acquisition. Elle les a exposés bien clairement aux députés d'en face. Le gouvernement dupe les militaires.

J'aimerais qu'elle parle encore un peu du processus d'acquisition. Elle a laissé entendre dans son intervention qu'il y a quelque chose qui cloche dans la modification de l'énoncé des exigences concernant le projet d'acquisition d'hélicoptères maritimes. Elle y a fait allusion en parlant de la lettre d'intérêt. La publication de cette lettre a été précédée d'un processus par lequel on a amené les militaires à dire qu'ils renonçaient au EH-101, l'hélicoptère qui, nous le savons, sera bien adapté à notre climat, pour accepter un appareil qui l'est beaucoup moins.

La députée pourrait-elle parler du processus qui a précédé la publication de la lettre d'intérêt?

Mme Elsie Wayne: Madame la Présidente, les autorités militaires ont déjà écrit une lettre dans laquelle elles disaient que la lettre d'intérêt équivalait à un suicide politique. Ce n'est pas bon pour l'armée.

Les autorités militaires nous disent que ce n'est pas bon. Cependant, on leur a dit de ne pas se mêler du dossier parce qu'un petit comité privé au Cabinet prend toutes les décisions. Ce n'est pas de cette façon que nous fonctionnons à la Chambre des communes. Ce n'est pas ce que nous devrions faire pour nos militaires.

M. Loyola Hearn (St. John's-Ouest, PC): Madame la Présidente, je suis ravi de participer au débat sur une question aussi cruciale. Je félicite ma collègue de Saint John de l'avoir présentée à la Chambre. Cette question fait l'objet de discussions depuis des années au Parlement, et dans le pays, pour plusieurs raisons. C'est principalement parce que nous sommes de fiers Canadiens. Nos forces armées sont un des organismes qui nous rendent très fiers.

Lorsque nous demandons aux effectifs des forces armées de nous défendre, nous espérons pouvoir leur fournir le meilleur matériel possible pour accomplir la tâche. Nous avons des équipes de hockey. Depuis de nombreuses années, les Canadiens admirent ces équipes composées de joueurs de toutes sortes de nationalités, qui habitent un peu partout dans le pays. Ils portent le chandail rouge et blanc de l'équipe nationale avec fierté quand ils nous représentent.

Ceux d'entre nous qui sont un peu plus âgés se rappellent peut-être la série de 1972 qui s'est terminée en Russie. Nous pouvons sans aucun doute nous rappeler clairement le jour où Paul Henderson a marqué le but final qui a mené à la victoire du Canada lors de cette série. Nous étions tous très fiers d'eux parce qu'ils représentaient notre pays dans un combat, un combat sportif. Ceux d'entre nous qui se souviennent de ces séries y auront peut-être vu plus qu'un combat sportif mais aussi un combat international. Cette rencontre a néanmoins ouvert la voie à des sentiments plus amicaux entre nous et les autres pays, en particulier la Russie. Nous avons démontré que nous étions bien préparés, bien équipés et capables de faire le travail.

• (1030)

Par ailleurs, nous envoyons nos forces armées au combat où, à la différence d'une partie de hockey où il faut affronter l'adversaire avec un bâton de hockey, risquer de perdre une dent, de se retrouver avec des points de suture ou une commotion cérébrale, nous demandons à nos soldats de risquer leur vie. Ce fut le cas non seulement durant les grandes guerres et dans d'autres conflits internationaux, mais en tout temps, notamment pendant les missions de maintien de la paix.

Nous envoyons nos soldats, nos représentants, sur la ligne de front sans savoir dans quel genre de situation ils se retrouveront d'un jour à l'autre. Nous avons l'obligation de leur donner le meilleur équipement possible.

On entend souvent dire que les forces armées sont mal équipées, sous-financées et que nos soldats vivent à la limite de la pauvreté. Comment pouvons-nous, dans ces conditions, nous attendre à ce qu'ils donnent le meilleur d'eux-mêmes? C'est pourtant ce que nous leur demandons.

Les hélicoptères, dont il est question dans la motion à l'étude, en sont un exemple typique. Ce qui préoccupe le plus les Canadiens, ce n'est pas tant que nous tenions aujourd'hui un débat pour savoir si nous fournirons à nos forces armées les meilleurs hélicoptères possible. Si l'on se fie aux appels d'offres, ce ne sera malheureusement

Les crédits

ment pas le cas, et c'est très préoccupant. Les Canadiens s'offusquent que nous ayons attendu si longtemps pour nous procurer cet équipement. Ils s'offusquent également de la petite politique dont ce dossier fait l'objet depuis sept ou huit ans.

Une des principales mesures du programme électoral du gouvernement, qui cède maintenant aux pressions, concernait l'achat d'hélicoptères. Ces hélicoptères auraient été achetés il y a déjà longtemps si le gouvernement avait adhéré au projet initial d'achat d'hélicoptères Sea King. Au cours de la campagne électorale de 1993, on a ridiculisé le gouvernement conservateur de l'époque en raison des sommes prétendues excessives qu'il prévoyait dépenser pour l'achat d'hélicoptères. On a dit qu'il pourrait acheter des hélicoptères à meilleur prix.

De façon assez détournée, lors des dernières élections, nous avons entendu le gouvernement parler de la nécessité de faire l'acquisition d'hélicoptères et dire que cela coûterait beaucoup moins cher que ce que préoyaient dépenser les conservateurs. Malheureusement, les gens disent parfois des demi-vérités.

Je pourrais promettre à quelqu'un qui veut acheter une automobile de 20 000 \$ de lui en vendre une à 15 000 \$. Ce que je ne lui dirais pas cependant, c'est que l'auto que je lui vendrais serait de moins bonne qualité que celle qu'il voulait au départ. Si quelqu'un voulait se doter d'un parc automobile pour un million de dollars et que je lui disais que je pourrais lui en procurer un pour trois quarts de million, ce que je lui cacherais c'est qu'il obtiendrait de moi beaucoup moins d'automobiles que ce qu'il prévoyait au départ. Il est très facile d'embrouiller les choses en ne donnant pas tous les détails. Il est indéniable que le gouvernement embrouille les Canadiens et les induit en erreur depuis des années dans le dossier des acquisitions de matériel pour les forces armées. Cela remonte à 1978, lorsque le gouvernement a parlé de la nécessité de remplacer les Sea King. Il y a 23 ans de cela. Nous parlons maintenant de remplacer du matériel dont les gens qui nous servent en première ligne ont besoin. C'est insultant envers les Canadiens. C'est insultant envers nos forces armées.

• (1035)

En 1992, le gouvernement Mulroney avait approuvé le remplacement des hélicoptères maritimes de recherche et de sauvetage Sea King par un modèle courant, le EH-101. Il avait commandé ces appareils à un coût de 4,3 milliards de dollars. C'est ce qui a amorcé le grand mouvement d'opposition: le coût des hélicoptères.

Quand nous analysons la situation, nous constatons que nous ne savons pas ce que nous obtenons. C'est ça le problème. Si nous le savions, peut-être aurions-nous droit à des commentaires intelligents à ce sujet. Ils ne viendraient cependant pas des gens en cette enceinte. À mon avis, on ne trouve pas ici beaucoup de gens bien aux faits du fonctionnement d'un hélicoptère. Certains peuvent prétendre s'y connaître, et peut-être quelques personnes ont-elles été pilotes ou mécaniciens, par exemple, mais peu d'entre nous connaissent vraiment cela.

Toutefois, que l'on connaisse ou non le domaine, lorsque l'on apprend que l'ensemble sera constitué de quatre composantes diffé-

rentes, on se demande ce que cela donnera une fois que celles-ci formeront un tout. C'est là un grand sujet de préoccupation. D'ici à ce que nous procédions de la sorte, à ce que le tout soit assemblé, à ce que nous ayons en main le produit final et à ce que nous établissions le coût total, il sera très intéressant de voir quel sera le prix unitaire par rapport au prix qui figurait dans la suggestion initiale du gouvernement conservateur en 1993.

La motion est libellée de la façon suivante:

Que la Chambre exhorte le gouvernement à éliminer de la lettre d'intérêt à l'industrie aérospatiale ce qui nuit à l'équité et à la transparence du Projet d'hélicoptère maritime et que l'acquisition de matériel maritime soit menée de manière à obtenir le meilleur rapport qualité-prix pour les contribuables canadiens, conformément aux lignes directrices du Conseil du Trésor.

À mon avis, la motion ne va pas assez loin, car lorsque nous demandons au gouvernement de faire quelque chose, nous ne savons jamais quand il va agir. Je propose l'ajout d'un mot visant à renforcer la motion. Par conséquent, je propose:

Que la motion soit modifiée par l'ajout du mot «immédiatement» après le mot «éliminer».

La motion serait donc désormais ainsi libellée:

Que la Chambre exhorte le gouvernement à éliminer immédiatement de la lettre d'intérêt à l'industrie aérospatiale...

Le président suppléant (Mme Bakopanos): Le débat porte maintenant sur l'amendement.

• (1040)

M. Derek Lee (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, j'écoute depuis le début les interventions sur la motion de l'opposition dont nous sommes saisis aujourd'hui et je trouve qu'il y a une certaine mesure de négativisme. Je me demande d'où cela vient, mais je comprends que l'esprit de parti engendre parfois une attitude négative.

Cependant, il serait bon de rappeler que, grâce aux procédures appliquées par les Forces canadiennes et le gouvernement au nom des Canadiens, on est en train de réaliser un projet assez complexe dans le but d'acheter des hélicoptères de recherche et de sauvetage. À mon avis, ce projet se réalise avec succès et je crois qu'on est à la veille de recevoir le premier des hélicoptères de recherche et de sauvetage qui doivent remplacer les appareils Chinook existants.

Étant donné qu'à mon avis, le gouvernement a exécuté avec succès un projet visant à acheter des hélicoptères de recherche et de sauvetage, projet qui est presque terminé, qu'est-ce qui incite les gens d'en face à supposer qu'un deuxième projet visant cette fois à remplacer les Sea King, les hélicoptères maritimes, serait désastreux? Je n'utiliserai pas d'autres termes négatifs, mais comment le gouvernement pourrait-il tout à coup se tromper à ce point quand, à mon avis, il semble procéder de façon tellement satisfaisante pour acheter des hélicoptères de recherche et de sauvetage?

Les crédits

M. Loyola Hearn: Madame la Présidente, lorsqu'il est question de conflits ou de guerres, on entend souvent parler de lavage de cerveau. Il semble que le lavage de cerveau qu'ont subi les députés d'en face en ce qui concerne les procédures examinées aujourd'hui a très bien réussi.

Ce qui nous inquiète et ce qui inquiète sûrement les Canadiens, ce n'est pas le processus de remplacement des hélicoptères comme tel, mais plutôt les règles et restrictions qu'on applique à ce processus et qui nous empêchent d'acquérir les meilleurs hélicoptères pour remplacer les nôtres.

Nous pourrions peut-être nous demander pourquoi certaines de ces restrictions existent. Nous pourrions nous pencher sur cette question à une date ultérieure. L'important ici, c'est de chercher à nous procurer le meilleur matériel possible et non à payer le plus bas prix possible, car, en général, l'on obtient ce pour quoi l'on paye.

M. Art Hanger (Calgary-Nord-Est, Alliance canadienne): Madame la Présidente, j'ai écouté ce qu'avait à dire le député de St. John's Ouest au sujet de cette importante initiative, l'acquisition d'hélicoptères maritimes. Les membres de son parti pourraient, mieux que quiconque, nous décrire le processus d'acquisition suivi jusqu'à maintenant.

Les gouvernements successifs essaient depuis 30 ans de choisir un nouvel hélicoptère maritime. C'est le Parti conservateur qui a amorcé le processus d'acquisition des nouveaux hélicoptères. L'armée s'est pliée à un long examen avant de déterminer le meilleur hélicoptère à acheter pour pouvoir remplir ses missions dans les conditions dans lesquelles elle doit travailler.

J'aimerais que le député nous donne une description de l'hélicoptère que le gouvernement devrait acheter, puisque c'est son parti qui l'avait choisi. Pourrait-il aussi nous préciser les motifs ayant présidé à cette sélection?

M. Loyola Hearn: Madame la Présidente, la réponse est très simple. Nous devrions fournir le meilleur équipement possible aux troupes que nous envoyons en mission.

• (1045)

Le gouvernement conservateur, qui s'était engagé à fournir des hélicoptères aux Forces armées canadiennes, a finalement décidé d'acheter des appareils au coût de 4,3 milliards de dollars, décision qu'a contestée le gouvernement d'en face, comme le savent très bien les députés. Le gouvernement conservateur avait pris cette décision parce que nous étions convaincus, à l'époque, que ces appareils étaient les meilleurs. Tout ce que nous demandons aujourd'hui, c'est que le gouvernement achète le meilleur matériel possible pour nos forces armées.

[Français]

L'hon. Alfonso Gagliano (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.): Madame la Présidente, il me fait plaisir de participer à ce débat ce matin. J'aurai ainsi l'occasion

d'expliquer comment mon ministère entend gérer cet important projet de façon à ce que le contrat pour l'achat des hélicoptères, dont le ministère de la Défense nationale a besoin pour ses opérations maritimes, soit conclu à un coût raisonnable pour les contribuables du pays.

La population canadienne est consciente du fait que le pays a besoin d'une flotte d'hélicoptères aptes au combat pour les opérations maritimes.

Le ministre de la Défense et ses représentants ont consacré beaucoup de temps et d'énergie à préciser les besoins du Canada à cet égard. Le ministre a reçu l'appui des membres du Cabinet pour en faire l'acquisition et, maintenant, c'est mon ministère qui gère le processus d'achat.

[Traduction]

J'assure aux députés de tous les partis représentés à la Chambre que le processus sera juste, public, transparent et concurrentiel. Au bout du compte, nous aurons épargné 1,5 milliard de dollars de l'argent des contribuables par rapport au projet d'achat d'hélicoptères de l'ancien gouvernement. Ce sont 1,5 milliard de dollars qui seront investis dans d'autres initiatives valables, y compris la nouvelle initiative de justice sociale annoncée dans le discours du Trône.

Les députés d'en face voudront sûrement applaudir le gouvernement pour sa saine gestion financière. Les Canadiens appuient la façon libérale d'équilibrer le budget et de réduire la dette tout en investissant de façon stratégique dans l'économie. Il est temps d'agir.

C'est avec plaisir que j'ai été aux côtés du ministre de la Défense nationale, en août dernier, lorsqu'il a annoncé que le gouvernement avait l'intention d'acheter 28 hélicoptères maritimes. Au cours des six derniers mois, nous avons raffiné la stratégie d'achat qui sera employée pour ce projet.

Aujourd'hui, je vais informer les députés de divers éléments de la stratégie, y compris un certain nombre de nouvelles pratiques d'achat qui contribueront à assurer que le Canada acquière au meilleur prix les hélicoptères et les systèmes de mission dont il a besoin.

[Français]

Les honorables députés savent que le projet visé a remplacé le parc d'hélicoptères Sea King CH-124 des Forces canadiennes. Les nouveaux hélicoptères seront munis de systèmes de mission intégrés conçus pour répondre aux besoins particuliers des opérations maritimes. Cet équipement d'avant-garde permettra aux hommes et aux femmes des Forces canadiennes d'avoir les outils nécessaires pour mieux faire leur travail dans un cadre opérationnel exigeant et souvent dangereux.

Peu après l'annonce du projet des hélicoptères maritimes, en août dernier, le gouvernement a publié une lettre d'intérêt pour commu-

Les crédits

niquer aux entreprises nos intentions et nos exigences générales et pour connaître leur niveau d'intérêt dans ce projet.

Dans la lettre d'intérêt, on souligne également la stratégie d'achat prévue et l'on confirme le fait que le projet comprendra deux contrats distincts: le premier portera sur les véhicules de base, et le deuxième, sur les systèmes de mission intégrés. Le soutien en service à long terme sera un élément compris dans les deux contrats.

[Traduction]

La lettre d'intérêt avait aussi pour objectif d'initier un dialogue avec le secteur industriel. J'ai le plaisir de rapporter que nous y avons réussi. Beaucoup d'entreprises qui ont répondu à la lettre d'intérêt nous ont aussi fourni une précieuse rétroaction sur nos besoins opérationnels et notre stratégie d'achat. Nous répondrons à ces observations et tiendrons compte de l'opinion des soumissionnaires potentiels, au cours des semaines et des mois qui viennent, pendant la concrétisation de ce projet.

• (1050)

Je tiens à faire valoir qu'il s'agit ici d'une affaire très publique et très transparente. L'interaction du secteur industriel est essentielle dans le cas de projets aussi importants. Nous avons d'abord publié la lettre d'intérêt afin d'enclencher un dialogue avec le secteur industriel.

[Français]

Une de nos prochaines étapes sera de désigner publiquement les entreprises qui auront exprimé un intérêt à devenir l'entrepreneur principal pour la fourniture des hélicoptères ou pour la fourniture des systèmes de mission, ou pour les deux contrats, et qui respectent les critères établis dans la lettre d'intérêt.

Malheureusement, et cela est très important, aucune entreprise canadienne ne fabrique un hélicoptère qui est conforme aux exigences formulées dans le projet des hélicoptères maritimes. Cela signifie que l'appareil de base sera fourni par un entrepreneur étranger. Nous croyons que plusieurs entreprises étrangères peuvent répondre à nos besoins et nous prévoyons qu'un grand nombre d'entreprises seront sur les rangs pour l'obtention de ces contrats.

En ce qui concerne les systèmes de mission, je suis heureux de dire que les entreprises canadiennes peuvent fournir ces systèmes et que certaines ont exprimé leur intérêt à cet égard. Il est tout à fait possible qu'une entreprise canadienne obtienne ce contrat. Nous nous attendons aussi à ce que des entreprises canadiennes soumissionnent les deux contrats pour des travaux en sous-traitance.

Certains se demandent pourquoi il est nécessaire de lancer deux appels d'offre distincts pour l'achat des hélicoptères et des systèmes de mission. La réponse est fort simple: nous croyons qu'avec des appels d'offres distincts, l'État obtiendra les hélicoptères et les systèmes dont il a besoin, de même que le soutien en service à long terme nécessaire, et ce, au plus bas prix possible.

Cette façon de procéder permettra aussi à un plus grand nombre d'entreprises de soumissionner, car un contrat unique entraînerait

de fait l'élimination d'un bon nombre d'entreprises canadiennes qui aspirent à devenir l'entrepreneur principal.

[Traduction]

Fait intéressant à signaler, je confirme aux députés que le projet d'hélicoptère maritime n'est pas assujéti à l'Accord de libre-échange nord-américain ni à l'Accord de l'OMC sur les marchés publics ni aux restrictions ou exigences prévues dans les ententes sur les revendications territoriales globales. Le projet sera toutefois assujéti à l'Accord sur le commerce intérieur.

La lettre d'intérêt rendue publique en août a entraîné un dialogue avec l'industrie. Pour faciliter davantage l'interaction avec l'industrie, le bureau de gestion du projet d'hélicoptère maritime a créé un site Web qui servira d'outil principal de communication avec l'industrie. Le site Web sera une source d'information indispensable pour les entrepreneurs principaux potentiels et les autres parties qui s'intéressent au projet. Nous comptons utiliser le site pour faire connaître les principales exigences techniques à tous les soumissionnaires, le plus tôt possible.

À cette fin, au cours des prochaines semaines, le bureau de gestion du projet affichera sur le Web les ébauches de spécifications et autres documents qui feront, à plus ou moins brève échéance, partie de la demande de proposition officielle.

[Français]

La diffusion progressive des demandes de propositions provisoires permettra aux entreprises intéressées d'examiner et de commenter divers aspects du projet des hélicoptères maritimes. Nous pourrions apporter des modifications aux exigences techniques ou à d'autres éléments du projet en nous fondant sur leurs commentaires.

Ce dialogue rendra plus probable la conformité technique des hélicoptères et des systèmes de mission en projet et permettra aussi de confirmer que les entreprises intéressées peuvent raisonnablement respecter les exigences du gouvernement.

Les entreprises intéressées auront tout le loisir d'examiner les caractéristiques provisoires de l'hélicoptère de base et de faire des commentaires à cet égard pendant une période de deux mois, après quoi, nous lancerons un processus de présélection obligatoire.

• (1055)

Le processus de la présélection est unique dans ce projet. En fait, c'est la première fois que nous y avons recours au Canada pour un projet de cette envergure. Nous voulons éviter que des soumissions soient rejetées parce qu'elles ne sont pas conformes sur le plan technique.

Il en coûte très cher pour préparer une soumission et le gouvernement doit collaborer avec les fournisseurs éventuels, pour réduire au minimum les risques de non-conformité.

[Traduction]

Dans cette optique, on procédera à la sélection préalable des candidats avant la présentation officielle des soumissions. La sélection

tion préalable sera axée, dans une large mesure, sur l'aspect matériel de la soumission, sur l'ébauche des spécifications. Il y aura des processus de sélection préalable distincts pour l'hélicoptère de base et pour le système de mission intégré.

Conformément à l'approche globale adoptée pour le projet, le processus de sélection préalable des candidats supposera un dialogue avec l'industrie. Les entrepreneurs principaux potentiels devront fournir des détails que nous obtiendrions normalement dans des soumissions officielles. On examinera les informations techniques fournies par chaque entrepreneur potentiel afin de s'assurer qu'elles sont conformes aux exigences établies par le ministère de la Défense nationale.

Cette approche interactive donnera à l'industrie l'occasion de corriger tous les points insatisfaisants que nous pourrions avoir soulevés dans ses propositions techniques, cela avant la présentation des soumissions officielles, ce qui réduira le risque de recevoir des soumissions non conformes. Les soumissionnaires potentiels qui n'ont pas réussi à être sélectionnés préalablement au moins 30 jours avant la clôture des soumissions seront considérés comme n'ayant pas respecté les conditions. Leur soumission ne sera pas examinée dans le cadre du processus d'appel d'offres officiel.

[Français]

J'aimerais dire encore une fois que le processus de présélection portera surtout sur les aspects techniques pour chaque contrat.

Une soumission pourra toujours être déclarée non-conforme si l'entreprise ne respecte pas les autres exigences précisées dans la demande de proposition, comme notamment celles liées à l'énoncé des travaux, à la gestion du programme, au financement ainsi qu'aux retombées industrielles et régionales.

Les députés doivent aussi savoir que l'inclusion de soutien en service, qui est un élément distinct dans chaque contrat, est unique à ce projet. Il faudra fournir de façon permanente des services exhaustifs d'entretien et de soutien pour les hélicoptères et les systèmes de mission.

L'État prévoit que ce soutien en service devra être fourni sur une période d'environ 20 ans. Pour chaque contrat, on joindra à cet élément une option qui permettra d'augmenter progressivement les services de soutien jusqu'à la fin du cycle de vie des hélicoptères.

Le soutien en service, inclus dans chaque demande de propositions, permettra d'assurer l'obtention d'un produit de qualité, étant donné que le fournisseur devra assumer la responsabilité à long terme de son produit.

Il permettra aussi à l'État d'aller chercher le plus de retombées industrielles et régionales possible pour chaque contrat.

[Traduction]

Certains députés se posent sans doute des questions sur l'échéancier prévu pour les différentes étapes du processus d'acquisition. Selon notre plan d'acquisition, la demande de propositions pour le contrat des hélicoptères devrait se faire à l'automne, et le délai permis pour soumettre des propositions sera de trois mois. Cela sera suivi d'un processus d'évaluation de deux mois, qui conduira au choix de l'entreprise qui obtiendra le contrat.

Les crédits

Notre but est de signer un contrat pour l'acquisition d'un hélicoptère de base le plus tôt possible en 2002, après quoi nous ferons le plus rapidement possible une demande de propositions pour le système de mission. Les députés comprendront que les deux demandes de propositions ne peuvent pas se faire simultanément parce que les soumissionnaires potentiels pour le système de mission devront savoir quel hélicoptère sera acheté afin de pouvoir élaborer le plan d'intégration qui convient à ce type d'appareil.

La demande de propositions pour chacun de deux contrats énoncera des critères d'évaluation stricts en ce qui concerne le prix, la conformité technique, les conditions du contrat et les retombées industrielles et régionales. Pour ce qui est de ce dernier élément, notre but est de voir à ce que les fournisseurs canadiens puissent bénéficier au maximum des deux contrats.

Conformément aux principes utilisés dans des plans d'acquisition antérieurs, nous rechercherons des retombées industrielles et régionales équivalentes à la valeur des contrats, tant pour l'hélicoptère que pour le système de mission intégré.

• (1100)

[Français]

En ce qui concerne les hélicoptères de base, le contrat sera attribué à l'entrepreneur principal qui aura déposé la proposition conforme la moins-disante. Cette proposition devra comprendre les hélicoptères de base, les modifications, les modifications connexes aux navires, et le soutien en service.

En ce qui concerne les systèmes de mission, le contrat sera attribué à l'entrepreneur principal qui aura déposé la proposition la moins-disante. Cette proposition devra comprendre le prix des systèmes de mission intégrés des hélicoptères maritimes et le soutien en service.

Mon collègue, le ministre de la Défense nationale, a informé la Chambre que le projet des hélicoptères maritimes était la première priorité de son ministère pour l'acquisition d'équipement. D'une valeur de presque 2,9 milliards de dollars, ce projet d'achat est aussi le plus important que gère mon ministère à l'heure actuelle.

Mon ministère est la plus grande organisation d'approvisionnement au Canada. Nous avons énormément d'expérience dans la gestion des grands projets d'approvisionnement de l'État, y compris l'achat du matériel de défense. Je peux donc vous assurer que mon ministère est en mesure de mener à bien le projet des hélicoptères maritimes.

Je veux aussi assurer mes honorables collègues que le processus transparent et concurrentiel que nous avons mis en place fera en sorte que tous les soumissionnaires éventuels seront traités avec équité, que l'argent des contribuables sera investi prudemment, et qu'enfin, l'achat des hélicoptères maritimes pourvoira aux besoins du Canada pendant de nombreuses années.

[Traduction]

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Madame la Présidente, nous avons obtenu du ministère de la Défense nationale, en vertu de la Loi sur l'accès à l'information, une réponse qui précise que le

Les crédits

bureau chargé du programme d'hélicoptères maritimes n'a jamais recommandé de diviser le programme et d'acheter les appareils à l'entreprise offrant le prix le plus bas.

Étant donné que tous les ministres doivent être d'accord avant que le Cabinet ne prenne la décision, les recommandations de Travaux publics devaient être les mêmes que celles du ministère de la Défense nationale. Or, ce dernier n'a pas accepté les propositions des ministres des Travaux publics et Services gouvernementaux et de la Défense nationale.

Le ministre pourrait-il nous expliquer pourquoi on suit cette voie? De plus, comment ont-ils pu à ce stade-ci conclure un accord? Au Nouveau-Brunswick, la société Learn Stream et le président et premier dirigeant de Lockheed Martin Canada ont déjà signé un protocole d'entente avec eux. Je pensais que nous n'avions pas encore pris de décision. Pourquoi sommes-nous en train de conclure des accords avec des entreprises, comme celle se trouvant dans ma province, à Fredericton, qui cherchent à profiter du programme de 2,8 milliards de dollars d'acquisition d'hélicoptères maritimes du gouvernement fédéral?

Le gouvernement reconnaît la nécessité d'obtenir les meilleurs systèmes de formation possibles et que l'expertise de Learn Stream dans l'élaboration de didacticiels personnalisés et les technologies d'apprentissage l'aident à répondre à cette exigence.

Le gouvernement a déjà conclu des accords avec des entreprises et pourtant, nous sommes censés discuter pour voir qui va obtenir le contrat. Je n'ai jamais vu cela. Je suis persuadée que cela ne s'est jamais produit à la Chambre.

L'hon. Alfonso Gagliano: Madame la Présidente, j'ignore où la députée prend son information, mais je peux vous dire qu'elle est tout à fait dans l'erreur.

Tout d'abord, en août, c'était le ministre des Finances. Si nos vis-à-vis veulent bien écouter mon discours, j'ai dit que j'étais à côté du ministre de la Défense nationale lorsqu'il a annoncé la stratégie du gouvernement et son intention d'acheter. C'est une décision gouvernementale. Il ne s'agit pas d'une décision de la part du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux ou du ministre de la Défense nationale. Le gouvernement appuie cette décision.

En ce qui concerne la deuxième partie de la question de la députée, j'ignore d'où elle tire ses informations, mais aucun accord n'a été conclu avec une entreprise quelconque. Nous avons envoyé une lettre d'intérêt. Nous avons reçu des propositions et nous avons entrepris le dialogue et des discussions. Nous n'avons signé aucun accord avec qui que ce soit.

Je suis vraiment surpris et scandalisé de voir que, alors que nous entrons dans un processus, la députée a décidé d'essayer d'influencer le choix de l'entreprise retenue. C'est injuste, étant donné que nous avons un processus ouvert.

• (1105)

M. Art Hanger (Calgary-Nord-Est, Alliance canadienne): Madame la Présidente, j'ai écouté le ministre attentivement parce

que j'ai moi aussi des questions à lui poser sur la façon dont ce projet d'approvisionnement a pris forme.

Il a clairement indiqué qu'il resterait deux marchés, l'un pour l'appareil lui-même, soit la structure de l'hélicoptère, l'autre pour le système de mission intégré. Est-ce juste?

Comme il y a deux fournisseurs, lequel sera le fournisseur principal. Est-ce que ce sera le gouvernement du Canada?

Si le système de mission intégré ne s'adapte pas parfaitement à l'appareil lui-même, ou s'il faut ajuster une pièce, percer des trous dans la structure ou quoi que ce soit, qui sera responsable si ça ne fonctionne pas?

Qui sera responsable si un fournisseur n'aime pas la manière dont l'autre fournisseur a configuré une certaine pièce de l'appareil lui-même? Le gouvernement devra-t-il alors intervenir? Pourquoi n'y a-t-il pas un fournisseur principal et pourquoi n'a-t-on pas recouru à la location?

Je sais parfaitement que le gouvernement a été prévenu de ne pas agir comme il le fait, mais il a préféré faire à sa tête.

L'hon. Alfonso Gagliano: Madame la Présidente, si on veut passer deux marchés, c'est pour favoriser la concurrence. Nous voulons donner à plus de sociétés, plus particulièrement des sociétés canadiennes, la possibilité de participer à ce projet majeur.

Ensuite, il y aura un fournisseur principal. Ce sera, selon la lettre d'intérêt que nous avons présentée, et pour laquelle nous avons reçu des commentaires, auxquels nous allons répondre, le fournisseur du système de mission intégré.

Dans cette industrie, les sociétés forment des associations entre elles. Pourquoi alors procéder à un appel d'offres ouvert quand les sociétés peuvent s'entendre entre elles pour le grand bien du contribuable canadien.

C'est la voie que nous avons choisie. Je m'étonne qu'on ait déjà avancé le nom d'une société alors qu'il y a tellement de sociétés qui s'intéressent à ce projet.

M. Peter Stoffer (Sackville—Musquodoboit Valley—Eastern Shore, NPD): Madame la Présidente, la réalité, le ministre vient de la dire et, avec tous le respect que je lui dois, cela n'a aucun sens.

Le fait est que ce contrat a été divisé de façon à exclure une certaine compagnie. Cette compagnie est celle qui s'était vue adjuger à l'origine le contrat pour la fourniture de EH-101. En supposant que le gouvernement décide que cette compagnie est celle dont la soumission est la plus intéressante aujourd'hui, alors la question que nous lui poserions est pourquoi avoir annulé le contrat en 1993. Voilà la réalité.

Voilà à présent la question que je pose au ministre. Lors du lancement de l'appel d'offres, il était bien précisé que l'hélicoptère devait être prêt pour livraison en 2005, que c'était impératif. À présent, on nous dit que la formulation a changé et qu'elle dit plutôt que ce serait préférable.

Les crédits

Le ministre peut-il nous expliquer les raisons de ce changement?

L'hon. Alfonso Gagliano: Madame la Présidente, tout d'abord, cet appel d'offres n'exclut aucune compagnie. Au contraire, toutes les compagnies sont invitées à soumissionner. Si le fabricant d'hélicoptères Cormorant veut soumissionner, il le peut. C'est très bien.

Cette stratégie d'achat a pour but de veiller à ce que les Canadiens en aient pour leur argent et que le ministère de la Défense ait le meilleur matériel possible. Le gouvernement a annulé le contrat parce qu'il est inutile de dépenser autant d'argent. Cette stratégie va permettre aux contribuables d'épargner 1,5 milliard de dollars que nous pourrions investir dans la santé, la justice sociale et dans d'autres choses dont les Canadiens ont besoin.

M. Peter Stoffer: Madame la Présidente, j'invoque le Règlement. Ma question était claire. Pourquoi ce qui était impératif est maintenant préférable?

Le président suppléant (Mme Bakopanos): Il ne s'agit pas d'un recours au Règlement.

• (1110)

M. Bill Casey (Cumberland—Colchester, PC): Madame la Présidente, la distinguée députée de Saint John a dit dans son discours que personne n'achèterait une voiture sans carrosserie, ni pneus, ni transmission, ni air climatisé. Cela m'a frappé, car j'ai été vendeur de voitures pendant 18 ans.

Je voudrais souligner que le constructeur automobile Ford vient tout juste d'annoncer qu'il a eu tellement de difficulté à séparer le contrat de construction de voitures régulières du contrat de voitures de police qu'il s'est entendu avec son sous-contractant pour tout réunir en un seul contrat, qui vise les équipements électroniques, de navigation et de communications, qu'on trouve à bord des voitures de police. Il n'y a qu'un seul contrat global, parce qu'il y avait un problème de responsabilité. Personne n'était jamais tenu responsable en cas de défectuosité ou de changement.

Comment le ministre peut-il séparer le contrat lié à l'appareil lui-même du système de mission intégré alors qu'il sait que l'industrie privée a prouvé que cette façon de procéder ne convient pas?

L'hon. Alfonso Gagliano: Madame la Présidente, nous avons eu une discussion fructueuse après l'envoi de la lettre d'intérêt à l'industrie. Voici comment nous allons procéder. D'abord, nous allons lancer un appel d'offres pour l'hélicoptère de base. Une fois que nous aurons choisi un hélicoptère de base, un second appel d'offres sera lancé. L'industrie saura alors quel modèle d'hélicoptère nous aurons choisi.

C'est une industrie hautement technique. C'est une industrie dont les membres travaillent ensemble. J'ai vu des consortiums se former partout dans le monde pour ce genre d'achat. Pourquoi des consortiums ne pourraient-ils pas participer à un concours, ce dont

profiteraient les contribuables? Pourquoi est-ce que ce sont toujours les multinationales qui en profitent au lieu des Canadiens?

M. Art Hanger (Calgary-Nord-Est, Alliance canadienne): Madame la Présidente, je signale que je partagerai mon temps de parole avec mon collègue d'Île de Vancouver-Nord.

Avant de plonger dans le débat sur le remplacement des Sea King, je tiens à remercier tous les habitants de ma circonscription pour leurs efforts qui ont contribué à ma réélection.

J'apprécie au plus haut point le processus démocratique. Je l'ai vu en pleine action pendant huit mois dans ma circonscription, et même pratiquement une année entière, si l'on compte la période électorale. La campagne battait déjà son plein pendant le processus d'investiture, lequel m'a permis de réunir 15 000 signatures, le plus grand nombre au Canada. Mes électeurs qui se sont présentés aux bureaux de scrutin pour mon investiture étaient, à eux seuls, au nombre de 10 000. C'était très révélateur. J'éprouve beaucoup de gratitude à l'égard de ceux qui ont participé à mon investiture et à mon élection. D'ailleurs, après l'investiture, mon élection était relativement assurée. Toute ma reconnaissance va à ces personnes qui m'ont prêté main forte et m'ont tant aidé.

Passons maintenant aux Sea King, un dossier qui soulève les passions depuis quelque temps. Les pourparlers et les efforts pour remplacer les Sea King, ces hélicoptères maritimes, durent depuis plus de 30 ans. Ils ont commencé au début des années 70, et nous ne sommes pas plus avancés qu'à l'époque.

La question a été examinée à fond par le gouvernement conservateur de l'époque, et il a été décidé en 1992, sauf erreur, de remplacer l'hélicoptère et de donner au personnel militaire un appareil qu'il pourra utiliser sans se sentir en danger et dont il tirera fierté. Tous les députés savent ce qui est arrivé à ce projet, malheureusement, lors des élections de 1993. Le gouvernement libéral et le premier ministre ont alors décidé de mettre fin au projet. Je n'ai jamais entendu une excuse valable justifiant cette décision. Des excuses ont été données, mais jamais une excuse valable.

• (1115)

Comme d'autres députés des deux côtés de la Chambre, j'ai eu l'occasion de voir une bonne partie de notre matériel militaire. Nous avons eu l'occasion de voir le matériel avec lequel nos militaires travaillent. Le Sea King est l'un des plus vieux hélicoptères et il a décidément besoin d'être remplacé. Ses limites mettent réellement en danger la vie de ceux qui l'utilisent et de ceux qui dépendent de nos militaires pour obtenir de l'aide.

Je me sens très frustré du fait que nous siégeons dans l'opposition depuis 1993. Nous avons exhorté le gouvernement à régler le problème et à fournir à nos troupes du matériel adéquat. Il ne l'a pas encore fait et il ne le fera pas avant plusieurs années encore.

Je ne sais pas combien de temps encore dureront les Sea King ni combien d'autres vies seront perdues. Des militaires ont en effet

Les crédits

perdu la vie à la suite de l'écrasement d'appareils Sea King. Nous mettons inutilement en péril la vie de nos militaires. Ils travaillent dans un milieu des plus inhabituels. Même si leur matériel est adéquat, ils perdront parfois la vie. C'est arrivé il n'y a pas très longtemps. Mais c'est autre chose que de mettre inutilement leur vie en péril en les laissant utiliser du vieux matériel.

Avant les dernières élections, nous avons publié un document de politique portant sur des questions militaires, intitulé *Canada Strong and Free*. Il fait état de la nécessité d'avoir l'équipement adéquat. Il y a des experts qui savent bien ce qu'on entend par équipement adéquat.

Dans un chapitre de notre document, il est question d'une idée que nous voulions faire connaître afin d'essayer de répondre à un besoin de nos militaires. On y lit que nous devrions avoir des corvettes porte-hélicoptères comme outils de patrouille et de préparation opérationnelle. Notre document a été diffusé auprès d'anciens militaires et des effectifs actuels. Nombre d'experts l'ont examiné. Compte tenu de la taille d'une corvette, l'idée d'une corvette porte-hélicoptères n'a pas été accueillie très favorablement.

Des gens expérimentés nous ont dit que ce serait pure folie de leur demander de naviguer de nouveau sur l'Atlantique nord, l'océan le plus agité qui soit, à bord de tels bâtiments. Ce serait dépenser l'argent des contribuables à mauvais escient. Ce sont les paroles mêmes d'un expert. Nul doute que nous sommes ouverts au changement et aux nouvelles idées. Dans ce cas-ci, c'est précisément l'attitude à avoir. Les experts connaissent l'environnement où sera déployé l'équipement.

Si les gens d'en face retenaient Eurocopter, ils commettraient une erreur monumentale.

Une voix: Où sont-ils?

M. Art Hanger: Comme dit le député, où sont-ils? Cet hélicoptère n'est ni plus gros ni plus puissant que le Sea King dont sont actuellement dotées nos frégates et qui est vieux de 40 ans. Il n'est pas plus performant que ceux de la flotte actuelle. Pourquoi vouloir remplacer un hélicoptère jugé vétuste et incapable de voler dans des conditions difficiles par un appareil semblable en tous points, sinon qu'il est neuf? C'est la seule différence, qu'il soit neuf. Pourquoi devrions-nous accepter cela?

• (1120)

Ma question s'adresse au gouvernement, en face. Est-ce parce que le premier ministre a décidé d'annuler le projet de grand luxe, comme il a dit, aux dépens des militaires et dans le but de gagner des votes en 1993? Est-ce là la raison pour laquelle ce projet a été annulé et qu'on n'y songe plus?

On réussit après vingt années d'efforts à trouver une pièce d'équipement dont on a besoin et que se passe-t-il alors? Le dossier devient politique. Le député d'en face a parlé de sectarisme politique. Peut-on faire preuve de plus de sectarisme politique qu'en prenant une chose dont on a légitimement besoin, dans ce cas-ci

dans le secteur militaire, et de l'annuler en raison d'un avantage politique éventuel? À mon avis, il y a quelque chose de cynique là-dessous.

Mais ça, c'est le passé. Aujourd'hui, c'est autre chose. Depuis lors, on a essayé de modifier l'énoncé des besoins pour pouvoir arriver à choisir des appareils inférieurs ou différents de ceux qu'on a rejetés en 1993. Comment peut-on faire cela? Comment peut-on modifier l'énoncé des besoins pour lequel les militaires ont consacré des années de recherche et des millions de dollars? Soudain, on le modifie tout en s'attendant que les militaires seront d'accord.

Nous pouvons demander aux militaires subalternes ce qu'ils en pensent. Comme nos vis-à-vis le savent bien, tous ceux qui ont participé de près à ce projet savent bien que ce n'est pas ainsi qu'on doit agir. Ils avaient déjà fait leur choix et leurs maîtres politiques leur font changer tout cela et reprendre tout à zéro.

Mon temps de parole est échu. Il est absolument nécessaire de retirer le processus des achats des mains des politiciens jusqu'au niveau final de négociation. Malheureusement, ce n'est pas ce que le gouvernement fait.

M. Paul Szabo (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.): Madame la Présidente, le député laisse entendre que des décisions ont déjà été prises. Rien ne saurait être plus loin de la vérité.

Comme le ministre l'a dit à la Chambre, il y a présentement un vaste processus dans le cadre duquel des lettres d'intérêt ont été diffusées en vue de nouer un dialogue avec l'industrie et de déterminer sa situation. Nous avons constaté que le marché des hélicoptères est beaucoup plus développé qu'il ne l'était à l'époque où ce dossier a été abordé par l'ancien gouvernement.

Cette situation soulève une question concernant le processus d'acquisition. Travaux publics et Services gouvernementaux Canada offre des services professionnels d'acquisition à tous les ministères et organismes fédéraux. En ce qui concerne ce très important projet d'acquisition qui nous a été présenté par le ministère de la Défense nationale, nos objectifs consistent à satisfaire aux spécifications du client, soit le MDN. C'est précisément ce que nous faisons. Le processus vise à répondre aux spécifications du ministère de la Défense nationale.

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada ne se mêle pas des spécifications. En favorisant un dialogue avec l'industrie, nous veillerons à ce que le processus mis en branle satisfasse intégralement à ces normes. Nous voulons un bon rapport qualité-prix. Nous voulons que le contribuable paie le moins cher possible et nous voulons respecter les spécifications. Nous ne voulons rien de plus.

Comme le ministre l'a dit, en scindant la demande de proposition en deux, l'une portant sur l'appareil lui-même et l'autre sur le système intégré de mission, nous avons l'occasion de tirer parti du marché bien développé qu'offrent maintenant les industries de l'hélicoptère et de l'aérospatiale. J'espère que le député se rensei-

gnera et constatera qu'il y a désormais beaucoup plus de parties intéressées qu'il n'y en a jamais eu auparavant.

• (1125)

Le député a-t-il quelque chose à redire d'un processus visant à acquérir la cellule et les systèmes de mission en conformité avec les spécifications du MDN, tout en veillant à ce que cela se fasse au moindre coût possible?

M. Art Hanger: Est-ce que j'y trouve à redire? Voilà une bonne question, madame la Présidente. Si le processus était aussi transparent que le gouvernement le prétend, je n'y trouverais rien à redire, mais ce n'est pas le cas.

On n'a qu'à remonter quelques années en arrière, à l'époque où le gouvernement, et plus précisément le vice-premier ministre, le Cabinet du Premier ministre et le Bureau du Conseil privé, ont tâché de modifier l'énoncé des exigences concernant l'hélicoptère maritime, qui correspondaient aux caractéristiques du EH-101, pour qu'elles correspondent davantage à un appareil qui soit au goût des occupants des premières banquettes en face. Est-ce là un processus ouvert et transparent? Non, ça ne l'est pas.

Le député a fait une excellente observation. Il est nécessaire de consulter. Il faut changer le processus général d'acquisition, pas seulement en ce qui concerne les forces armées. Je sais qu'on l'a fait dans d'autres pays. On y a fait participer l'industrie. On y a fait participer le public, le gouvernement et l'opposition là où le parlement s'accordait unanimement sur ce qui était préférable pour les forces armées.

Cela n'existe pas chez nous actuellement. C'est devenu un dossier très politisé. On a fait des coupes sombres ici et là chez les militaires car il est facile de le faire. Ce n'est pas un groupe d'intérêt qui est concentré en un seul point. Il est facile de s'en prendre aux forces militaires. Il est facile de les mater. Il est facile d'y changer toute la façon de penser à cause de ce fait.

Nous ne nous entendons pas à la Chambre sur ce qui vaut mieux pour les forces armées. Le dossier est devenu très politique, et je dois dire que c'est à cause des ministériels.

M. Peter Stoffer (Sackville—Musquodoboit Valley—Eastern Shore, NDP): Madame la Présidente, en tant que députés, nous ne devrions pas préconiser le choix d'une société par rapport à une autre à la Chambre. Nous devrions préconiser un processus de passation de marchés qui soit clair, ouvert et transparent, afin que toutes les sociétés puissent être traitées équitablement.

Lorsque j'ai posé une question au ministre des Travaux publics, plus tôt, j'ai dit qu'une société en particulier se trouvait exclue du marché, en raison de la manière dont le processus d'appel d'offres était établi. Je n'ai pas mentionné le nom de cette société. Le ministre l'a mentionné, et il s'agit de Cormorant.

De toute évidence, cela sent l'ingérence politique. Le député de l'Alliance aurait-il l'obligance de donner plus d'explications à ce sujet?

Les crédits

M. Art Hanger: Madame la Présidente., À mon avis, le député touche au cœur de la question. Cela montre à quel point la Chambre est devenue sectaire à propos de questions qui bénéficient à tous les secteurs du pays, en l'occurrence, aux forces armées.

Des réunions secrètes ont eu lieu pour modifier des choses qui n'auraient jamais dû être modifiées. Cette situation a nui aux efforts des experts et de ceux qui utilisent ce matériel, au point de créer un malaise. Cela a été préjudiciable à notre pays et à nos forces armées.

M. John Duncan (Île de Vancouver-Nord, Alliance canadienne): Madame la Présidente, permettez-moi de rappeler à tous le sujet de notre débat d'aujourd'hui. Il s'agit d'une motion de l'opposition proposée par le Parti progressiste conservateur et parrainée par la députée de Saint John. La motion a pour principal objet:

«(d')éliminer de la lettre d'intérêt à l'industrie aérospatiale ce qui nuit à l'équité et à la transparence du Projet d'hélicoptère maritime. . .

Je suis vraiment très heureux que la députée soulève cette question. La base aérienne de Comox se trouve dans ma circonscription et je suis ravi de représenter une circonscription qui renferme un endroit aussi spécial.

• (1130)

En 1990, le ministère de la Défense nationale avait un budget de plus de 12 milliards de dollars. Il comptait 85 000 membres. Le gouvernement a réduit le budget à 9 milliards de dollars. Il s'établit aujourd'hui à 10 milliards de dollars et son effectif est passé à 58 000 membres. Cette semaine, le gouvernement fait circuler la rumeur voulant qu'il ajoute un montant de 600 millions de dollars, affecté surtout à des augmentations de traitement bien méritées.

Étant donné la valeur du dollar et les 11 années écoulées, faut-il s'étonner que nos militaires soient tenus de toujours faire plus avec moins? Depuis 1993, le gouvernement promet sans cesse d'appuyer nos militaires, mais, dans les faits, il se montre intraitable et irresponsable, en particulier quand il s'agit de donner aux membres des Forces canadiennes le matériel dont ils ont besoin pour faire leur travail.

J'ai été candidat aux élections fédérales de 1993. Je garde un vif souvenir des libéraux qui faisaient tout un plat de l'annulation du contrat d'acquisition des EH-101. Ils n'ont jamais dit que le Canada n'avait pas besoin d'hélicoptères. Ils ont simplement laissé entendre que le choix était mauvais. Où en est-on, huit ans plus tard? Pas un seul hélicoptère maritime n'a encore été commandé pour remplacer les Sea King.

Les hélicoptères de recherche et de sauvetage seront livrés sur la côte ouest. Il y en aura cinq cette année à Comox, où sera installé le centre d'entraînement opérationnel. Les capacités de recherche et sauvetage seront assurées d'ici un an et demi, ce qui n'est pas trop tôt.

Les Sea King sont vieux et font la honte de notre pays. Les 600 millions de dollars versés pour annuler la commande de 43 hélicoptères Cormorant, en 1993, ont été un problème à l'époque. L'annulation elle-même a été un problème, car le Canada avait vraiment

Les crédits

besoin alors de nouveaux appareils. Nous en avons besoin maintenant plus que jamais.

Les hélicoptères de recherche et sauvetage commandés en décembre 1997 sont les mêmes que ceux dont le gouvernement a annulé la commande en 1994, à grands frais pour le contribuable. Le secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale et des Anciens combattants demande si ce processus fait problème pour nous. Bien sûr, puisque nous ne sommes pas naïfs.

Permettez-moi de citer assez longuement les propos de Greg Weston, chroniqueur politique de Sun Media pour la politique nationale. Je préfère le citer plutôt que le plagier. Il résume fort bien ce qui est connu de tous dans les milieux de la défense et de la politique tant au Canada que, hélas, au niveau international. Cela nous fait honte, sur la scène internationale. Voici la citation:

Acheter des hélicoptères Cormorant au même consortium italo-britannique qui a reçu 600 millions de l'argent des contribuables lorsque [le premier ministre] a annulé la commande initiale? Les brillants esprits du cabinet du premier ministre n'ont pas été sans remarquer la dimension politique de la chose.

Voici qu'entrent en scène [le premier ministre] et ses collaborateurs. Si on en croit un document classifié, le ministère de la Justice a retenu les services de l'ancien juge en chef de l'Ontario, Charles Dubin, pour donner un avis juridique relativement à l'acquisition d'hélicoptères de recherche et sauvetage. Il n'a rien trouvé pour justifier l'annulation de l'offre de Cormorant.

Le ministère des Services gouvernementaux a retenu les services du cabinet d'experts-comptables KPMG. . .

C'est un cabinet très respecté. L'article poursuit:

. . . afin d'effectuer une «validation indépendante» du processus de soumission. Dans un document portant la mention «à l'usage exclusif du gouvernement—information de nature délicate», KPMG indique que le processus de soumission représente «une des meilleures évaluations d'achat que nous ayons vues».

Enfin, nous avons appris de certaines sources que le premier ministre a nommé [. . .] son fidèle vice-premier ministre et politicien à tout faire à la tête d'un comité secret du Cabinet, apparemment pour s'assurer que le processus serait juste, transparent et honnête et que le Cormorant n'aurait pas gain de cause.

En décembre 1997, (le premier ministre) a pris la direction du sud où il a l'habitude d'aller jouer au golf pendant un mois, après que les autorités militaires lui aient donné l'assurance que la soumission du fabricant du Cormorant n'était pas retenue. Or, une chose curieuse s'est produite sur le chemin du bureau des contrats. (Le vice-premier ministre) a dû lui téléphoner en Floride pour lui dire que le Cormorant l'avait emporté. (Et, apparemment, le ministère de la Défense aussi, qui avait si habilement embobiné le premier ministre.) On nous a rapporté que la réaction (du premier ministre) a été telle qu'on ne saurait la rendre publique.

Au début de 1998 (oui, après les élections), le gouvernement libéral a décidé de procéder à un appel d'offres en vue de l'achat de 28 hélicoptères militaires multifonctionnels, ce qui portait le nombre d'appareils de la flotte à 43, soit le nombre d'appareils qu'avaient commandés les conservateurs et dont (le premier ministre) a annulé le contrat d'achat cinq ans plus tôt. Cette fois-ci, (le premier ministre) et ses collaborateurs n'ont rien laissé au hasard.

Dans une note de service au commandant de la force aérienne, le commandant L.C. Campbell, un de ses officiers écrit: «Dans l'hypothèse d'un concours de sélection du nouvel hélicoptère maritime, le Cormorant pourrait très bien l'emporter.» L'officier demande ensuite: «Bien que le Cormorant soit politiquement inacceptable (ce serait un «suicide politique», comme vous disiez), comment s'assurer qu'il ne sorte pas gagnant d'un concours de sélection?» Et: «Si le Cormorant remportait la palme en raison de ses qualités, ne risquerions-nous pas encore une fois d'être accusés d'avoir piégé le gouvernement?»

Enfin: «Croyez-vous que le Cabinet choisirait l'hélicoptère qui se serait classé au deuxième rang, dans l'éventualité où le Cormorant sortirait gagnant d'un concours de sélection?»

• (1135)

Le secrétaire parlementaire comprend-il, maintenant, pourquoi nous sommes sur nos gardes, pourquoi nous ne sommes pas naïfs?

En définitive, la connaissance de ces faits au ministère de la Défense nationale, dans les cercles politiques et chez tous ceux qui suivent la question de près est ce qui a motivé la présentation de la motion à l'étude. Le gouvernement croit qu'il est politiquement embarrassant pour lui d'autoriser une analyse objective et non partisane des projets de remplacement du Sea King et les initiés savent bien que la question est déjà réglée.

Les membres de nos forces armées, hommes et femmes, et les contribuables canadiens méritent d'être traités avec respect, et le gouvernement doit traiter cette importante question en se fondant sur des principes et non sur une position politique. Le gouvernement devrait avoir honte. Le cabinet du premier ministre devrait avoir honte de permettre que cette affaire devienne un exercice politique, de laisser nos militaires sans hélicoptères maritimes de remplacement et de corrompre le processus.

La députée de Saint John, qui a proposé la motion, a été très éloquente ce matin à ce sujet, de même que le porte-parole de l'Alliance canadienne. J'appuie la motion.

J'ai d'autres points à faire valoir. Si le contrat initial d'acquisition des EH-101 n'avait pas été annulé, tous les nouveaux appareils de recherche et de sauvetage et les appareils embarqués seraient déjà en service depuis quatre ou cinq ans. Il n'y en a aucun pour l'instant. Lorsqu'un Sea King s'est écrasé à Saint John en 1994, le ministre de la Défense nationale de l'époque, qui est maintenant ministre des Transports, a demandé au colonel Cody, qui était alors commandant de la base à Shearwater, d'apaiser ceux qui étaient mécontents en promettant que les hélicoptères seraient remplacés en 2000 au plus tard. C'est ce qu'a fait le colonel Cody. Les promesses n'ayant pas été tenues, il s'est senti obligé de dire franchement ce qu'il pensait de tout cela une fois retraité.

Des officiers retraités des Forces canadiennes et des sénateurs du Canada atlantique ont formé un groupe appelé Friends of Maritime Aviation pour dénoncer le remplacement tardif des Sea King. Ensemble, ces officiers retraités ont cumulé plus de 10 000 heures de vol sur les Sea King. La faute est imputable au premier ministre.

M. Paul Szabo (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.): Madame la Présidente, le député dit que le gouvernement a corrompu le processus. C'est absolument faux, et voici pourquoi.

Nous avons publié une lettre d'intérêt informant le secteur industriel des intentions et des besoins du gouvernement afin de déterminer l'intérêt que susciterait le projet. La lettre d'intérêt expose les grandes lignes de la stratégie d'achat prévue et le fait que le projet supposera deux concours distincts, soit un pour les hélicoptères et un autre pour les systèmes de mission.

Les crédits

• (1140)

Les contrats prévoient des critères d'évaluation stricts pour le prix, la conformité technique, les modalités et conditions et les retombées industrielles et régionales des contrats.

Nous avons un processus public, juste et transparent. Nous l'avons exposé. Toutes les spécifications sont affichées sur le site Web de la Défense nationale, à la portée de tous les députés et de l'industrie aérospatiale.

Le député ne conviendra-t-il pas que ce processus qui est expliqué très clairement dans la lettre d'intérêt envoyée à l'industrie aérospatiale est effectivement public, juste et transparent.

M. John Duncan: Madame la Présidente, je lis beaucoup d'ouvrages d'histoire militaire, politique et autre. Si l'on ne tire pas de leçons de l'histoire, celle-ci se répétera sûrement. Il faut surtout tirer des leçons des erreurs et autres fautes de commission.

Je ne suis pas naïf. Le processus n'est ni public ni juste. Le cabinet du premier ministre essaie d'influencer l'octroi de ce contrat. Nous savons que le cabinet du premier ministre a un plan. C'est absolument peu scrupuleux et inconvenant.

Plus que tout autre Canadien, les membres des forces armées engagent beaucoup plus qu'une carrière dans leur emploi. Ils mettent leur vie entre les mains de leur employeur, le gouvernement fédéral et les forces armées. Ils ne méritent pas d'être traités comme ils le sont dans le cadre de ce programme de remplacement des hélicoptères Sea King.

M. Peter Stoffer (Sackville—Musquodoboit Valley—Eastern Shore, NDP): Madame la Présidente, je félicite le député l'Île de Vancouver. Il y a une base aérienne dans sa circonscription et il y en a aussi une dans la mienne, la base de Shearwater; j'espère que la plupart des remplacements finiront là.

Dans une question que j'ai posée préalablement au ministre des Travaux publics, j'ai dit que la division du processus d'appel d'offres empêche foncièrement une certaine entreprise de soumissionner pour obtenir le contrat. Je n'ai jamais mentionné le nom de l'entreprise. Dans sa réponse, le ministre a parlé de la société Cormorant; c'est dire que même le gouvernement sait que cette entreprise est exclue du processus.

Les députés ne devraient pas prendre la parole à la Chambre pour appuyer une entreprise au détriment d'une autre, mais le député de l'Île de Vancouver a raison de dire que nous avons le devoir de veiller à ce que tous les appels d'offres, notamment pour quelque chose d'aussi important qu'un contrat avec les forces armées, soient aussi ouverts et transparents que possible, de manière à ce que tout le monde puisse soumissionner équitablement pour obtenir le contrat.

Le député pourrait-il nous dire quelques mots à ce sujet?

M. John Duncan: Madame la Présidente, je pense que la déduction que le député vient de faire va se soi.

M. Lynn Myers (secrétaire parlementaire du solliciteur général du Canada, Lib.): Madame la Présidente, la dernière fois que la députée de Saint John a soulevé un problème lié aux marchés publics, le député de Calgary-Nord-Est, qui est le porte-parole de son parti en la matière, lui a vite emboîté le pas. Finalement, le Tribunal canadien du commerce extérieur a souligné que les deux avaient tort.

Voilà un autre exemple où l'Alliance réformée a suivi aveuglément les conservateurs.

Voici où je veux en venir: comment se fait-il que l'Alliance réformée, en 1993, en 1995 et, à nouveau, en 1997, ait voulu réduire le budget de la défense, mais qu'aux dernières élections, elle ait parlé d'accorder 2 milliards de dollars à ce chapitre? Nous avons déjà accordé 2,3 milliards de dollars.

• (1145)

Comment se fait-il que les réformistes tombent toujours des nues par rapport à des questions importantes comme celle-là? Pourquoi disent-ils du Canada atlantique. . .

Le président suppléant (Mme Bakopanos): Le député de l'Île de Vancouver-Nord pourrait-il répondre succinctement?

M. John Duncan: Madame la Présidente, je serais heureux de prendre quelques secondes. Le député est tout à fait constant dans ses questions. Elles ne méritent généralement pas qu'on y réponde et je n'en ferai donc rien.

[Français]

M. Claude Bachand (Saint-Jean, BQ): Madame la Présidente, je suis fidèle à mon habitude. Étant donné que c'est mon premier discours depuis le retour du Parlement, je veux remercier les électeurs de Saint-Jean qui m'ont renouvelé leur confiance pour la troisième fois. Je suis très heureux de les représenter dans cette Chambre.

Étant donné que j'ai 20 minutes pour prononcer mon discours ce matin, je donnerai des exemples d'injustices qui ont lieu dans le comté de Saint-Jean, particulièrement du côté de la Défense nationale.

Je pense qu'il y a plusieurs concepts qui sous-tendent le débat auquel on est confrontés aujourd'hui. Quant à moi, c'est transparent—les gens parlent de transparence—le fait qu'il y ait de l'ingérence politique dans le dossier qui est devant nous aujourd'hui.

Il ne faut pas oublier qu'il y a aussi toute la question du contenu canadien, parce que ce sont quand même les contribuables canadiens et québécois qui paient cet achat de matériel. Il me semble que c'est très important de soulever une question sur le contenu canadien dans ce type de débat. Je vais justement donner l'exemple de Saint-Jean.

Les crédits

Dernièrement, je suis allé en tournée pour visiter les camps militaires canadiens en Érythrée. J'y suis allé avec le ministre de la Défense nationale. On nous a vanté les mérites du nouveau véhicule blindé, le LAV III.

Je me rappelle être intervenu auprès du ministre de la Défense nationale, ici à la Chambre. Je lui avais demandé: «Vous avez donné le contrat à GM, en Ontario. Cependant, pour la tourelle du véhicule, on a une expertise, nous, à Saint-Jean, qui s'appelle Oerlikon. Alors, pourquoi ne donnez-vous pas le contrat de la tourelle du LAV III à Oerlikon, à Saint-Jean?» Le ministre avait patiné et ne m'avait pas répondu. Mon but était effectivement d'amener un peu plus d'emplois dans le comté de Saint-Jean, qui est au Québec et qui est toujours au Canada.

On a finalement décidé que le véhicule blindé serait fait chez GM, en Ontario, et que la tourelle serait faite en Californie, par Delco. Donc, j'avais dit: «Cela n'a pas de bon sens. Ce sont les contribuables canadiens et québécois qui paient pour cela et on va envoyer notre argent pour créer des emplois ailleurs.»

C'est un peu le même principe ici aujourd'hui. Je pense que je vais faire la démonstration, comme mes collègues l'ont fait, que le processus qui est devant nous n'est pas tout à fait transparent et qu'il y a des compagnies qui sont avantagées et d'autres qui sont désavantagées. Je pense que c'est négatif dans la perspective du contenu canadien.

Je vais résumer un peu l'histoire. Cela a commencé à la fin du régime Mulroney. Je m'en souviens très bien. À l'époque, on était en campagne électorale et on voulait acheter une espèce de Cadillac au niveau des hélicoptères, soit une cinquantaine d'hélicoptères pour un montant de 5,8 milliards de dollars.

Je me souviens également que le chef de l'opposition de l'époque, qui est l'actuel premier ministre, claironnait partout: «Nous allons mettre fin à ce contrat.» Même que les gens ont, par la suite, qualifié cela de promesse électorale farfelue. On avait fait une accumulation de promesses et, par la suite, on a été obligés d'en réaliser quelques-unes. Et celle-là, ils l'ont réalisée.

M. Gérard Asselin: C'est comme la TPS.

M. Claude Bachand: Oui, comme ils devaient mettre fin à la TPS. Celle-là, ils ne l'ont pas tenue.

Aussitôt assermenté, le premier ministre se rend à son Conseil des ministres et annule le contrat du EH-101. Naturellement, il y a des coûts pour annuler un contrat parce que c'était déjà signé et que des ententes avaient déjà été prises. Cela a coûté 500 millions de dollars aux contribuables canadiens. Là, le problème demeurerait entier. Les hélicoptères Sea King datent des années 1960.

Comme nouveau porte-parole à la Défense nationale, on me dit parfois: «Monsieur Bachand, on veut vous amener en hélicoptère.» Je prends toujours la peine de leur demander: «Dans quel hélicoptère voulez-vous m'amener?» Parce que, justement, j'ai la réputation d'être un homme assez courageux, mais j'hésite beaucoup à embarquer dans les Sea King et dans les Labrador.

• (1150)

On a donc mis fin à un contrat. Le contrat a coûté 500 millions de dollars. On a des hélicoptères qui datent des années 1960, les années passent et on ne les a toujours pas changés. Quelques années plus tard, en 1998, le gouvernement a dit: «Là, c'est vraiment trop dangereux et cela nous coûte aussi beaucoup trop cher d'entretien. Achetez quinze Cormorant». C'est un contrat de 790 millions de dollars, 60 millions de dollars pièce.

Cormorant EH regroupe des entreprises qui ont des consortiums ici. C'est souvent fait en consortium. Bombardier est là-dedans, de même que Canadian Helicopter Corporation et Bristol. Je vous rappelle que ce sont trois compagnies canadiennes, dont une—importante pour nous—qui est située au Québec et qui a une très grande expertise en aéronautique, la compagnie Bombardier.

Donc, on achète cela. Le premier ministre rencontre le président de la France, une fois, deux fois. Comme je ne suis pas là, naturellement, je ne peux pas juger de ce qui se dit entre le président de la France et notre premier ministre. Cependant, soudainement, on sent qu'il y a un vent qui pousse en direction d'Eurocopter, qui est un consortium français très important.

Mais là, on s'est déjà engagés pour 15 Cormorant, qu'on a achetés et qu'on se fera livrer. Plutôt que de dire: «Gardons cette expertise-là; faisons en sorte d'avoir un contenu canadien», on se dit: «De quelle façon peut-on contourner cela maintenant?» C'est là qu'intervient la lettre d'intérêt. Le gouvernement donne des spécifications.

La première spécification qu'il donne, c'est: «On a acheté 15 hélicoptères, maintenant, on va en acheter 28 autres qui vont faire de la patrouille maritime pour remplacer les Sea King. Et voici ce que nous voulons des compagnies—on donne les grandes lignes des exigences—on ne veut pas que cela dépasse 925 millions de dollars pour 28 appareils.» Je rappelle que les Cormorant, on vient d'en acheter 15 à 60 millions de dollars pièce. Là, on veut en acheter 28 autres pour 925 millions de dollars, ce qui représente environ 33 millions de dollars pièce.

On sait très bien que EH en sera probablement exclu. On ajoute, en plus: «[...] pas plus de 925 millions, et le plus bas soumissionnaire aura le contrat». Cela veut dire qu'il peut y avoir une différence de 1 \$ entre Eurocopter et EH, qui est un consortium canadien, dont Bombardier fait partie, et on va le donner à Eurocopter. Il faut aussi savoir que EH propose un hélicoptère qui est comparé à une Cadillac, quelque chose de bien, mais, pour un dollar de différence, on va acheter une Lada.

C'est cela que la lettre d'intérêt signifie. C'est ce que cela veut dire. Autrement dit, on peut avoir un hélicoptère, mais l'hélicoptère d'Eurocopter, c'est la technologie des années 1970. En Scandinavie, actuellement, pour les patrouilles maritimes, ils viennent de dire non à Eurocopter, parce qu'ils considèrent qu'il n'est pas fiable dans le contexte de la météo de la Scandinavie. Je rappelle que nous ne sommes pas tellement loin de la Scandinavie, à cet égard. Nos conditions de météo sont plutôt similaires pour le pilotage d'hélicoptères le long des côtes. C'est à peu près similaire.

Les crédits

On se contentera donc d'une Lada, alors que pour 100 \$ de plus, peut-être, on pourrait avoir une Cadillac. Il y a là un problème. Non seulement cela, mais il n'y aura pas de contenu canadien. Ce sera fait ailleurs. Neuf cent vingt-cinq millions de dollars de taxes des contribuables québécois et canadiens seront employés pour qu'on puisse faire des hélicoptères ailleurs. Il me semble que cela devrait rentrer dans les politiques du gouvernement, que de s'assurer d'avoir un certain contenu canadien.

D'ailleurs, cette décision contenue dans la lettre d'intérêt dont je parlais favorise des compagnies et elle en défavorise d'autres. En ce qui concerne la certification, il y a beaucoup de détails techniques, mais à cet égard, il y a des compagnies qui ne pourront pas arriver avec ladite certification.

Il y a aussi autre chose au sujet du meilleur prix possible. Cela est contradictoire aux directives du Conseil du Trésor. Le Conseil du Trésor ne dit pas: «On va prendre le meilleur prix», mais «on va prendre la meilleure valeur». Pour obtenir une meilleure valeur, il vaut peut-être la peine, parfois, de payer quelques millions de plus pour assurer la sécurité de nos pilotes et de notre armée.

On rappelle que c'est justement pour faire de la surveillance et aussi, parfois, pour faire des recherches de personnes. C'est quand même important qu'on puisse laisser une marge de manoeuvre et non pas dire: «Voici, le meilleur prix l'emportera», en sachant d'avance que c'est Eurocopter, fort probablement, qui l'obtiendra. La technologie des années 1970, c'est quelque chose que les gens ne veulent pas avoir, mais nous, on aura cela.

• (1155)

Nous allons avoir un autre problème dans dix ou quinze ans. Nous allons avoir un très rapide problème d'entretien avec cela. Il me semble que la réputation des Lada est moins bonne que celle des Cadillac. Il me semble que lorsque nous achetons une Lada nous allons plus vite au garage pour faire réparer le moteur et la carrosserie. Ce sera la même chose pour ces hélicoptères, sauf que nous parlons de 925 millions de dollars.

De plus, un autre argument favorable à notre prétention d'accorder le contrat à EH est que nous avons déjà l'expertise. Nous avons déjà une flotte de 15 EH avec la version que nous appelons la version «Chevrolet», comparativement à la version «Cadillac» que les progressistes-conservateurs voulaient acheter en 1993.

Il y a dans tout cela des décisions douteuses. C'est difficile d'accepter de voir que nous pouvons exclure un contenu canadien comme cela avec une si grande facilité. Bell Helicopter pouvait même s'assurer de faire l'assemblage si EH était choisi. Des compagnies comme CRL Technologies sont prêtes à faire le système d'éclairage d'urgence pour ces hélicoptères. Tous ces gens vont être balayés. Nous parlons de 250 à 300 emplois au Québec qui pourraient être créés avec ce contrat.

Mais ce n'est pas cela que le gouvernement a décidé de faire. Il a décidé d'aller ailleurs. Il a décidé de donner un contrat en Europe, sans contenu canadien. Nous, les contribuables du Québec et du Canada, allons nous retrouver à payer tout simplement.

Il me semble qu'en ce qui concerne la transparence—j'entendais tout à l'heure mes collègues libéraux en parler—pour moi, c'est très transparent qu'il y a là-dedans une ingérence politique. Eurocopter était très déçu d'avoir perdu le dernier contrat des 15 Cormorant. Il y a eu une rencontre entre le premier ministre du Canada et le président de la République. Ils se sont entendus pour dire: «Nous allons essayer de faire quelque chose pour toi.» Ce «quelque chose pour toi», ils ne sont pas capables de le lui dire et de donner le contrat à Eurocopter directement.

Avec la lettre d'intérêt qui est devant nous, cela revient au même. Le gouvernement est en train de rendre la vie impossible à EH et à d'autres compagnies. Il est en train de rendre la vie facile à Eurocopter. C'est cette compagnie qui va probablement obtenir le contrat.

Pour nous du Bloc Québécois, c'est très transparent à l'effet qu'il y a de l'ingérence politique dans le processus. De plus, on délaisse complètement le contenu canadien. C'est important que nous fassions ce type de débat. Du côté des militaires, il y a énormément d'achat de matériel. Quand nous sommes capables de voir à ce que nos impôts aient des retombées positives chez nous, nous devrions nous en préoccuper beaucoup plus.

À cet effet, le Bloc québécois sera très heureux d'appuyer la motion de notre collègue du Parti progressiste-conservateur. Nous sommes d'accord avec eux et je pense que l'opposition que nous avons entendue ce matin est d'accord également avec nous. C'est apparent qu'il y a eu de l'ingérence politique et que le gouvernement laisse complètement tomber le contenu canadien.

J'espère que le gouvernement va tirer parti de cette discussion. Aujourd'hui, il n'est peut-être pas trop tard pour faire un autre type d'appels d'offres qui va véritablement avantager non seulement un concurrent ou une compagnie que le gouvernement veut avoir, mais l'ensemble des gens. Que le gouvernement s'en remette aux directives du Conseil du Trésor pour la meilleure valeur et non le meilleur prix, et qu'il essaie d'exiger un contenu canadien. Je pense qu'il serait alors un gouvernement responsable.

Malheureusement, j'ai l'impression que cela ne pourra pas être le cas. Toutefois, je pense qu'il ne faudrait pas que la discussion d'aujourd'hui soit vaine. Il n'est pas trop tard pour bouger. Mais nous sommes un peu désespérés de voir l'attitude du gouvernement et de constater, en regardant l'historique de la situation, de quelle façon le gouvernement a dit non. Cela a coûté cher de résilier le contrat et nous sommes maintenant encore en train de revenir avec un autre contrat sans contenu canadien alors que des hélicoptères vont être fabriqués ailleurs qu'au Canada.

[Traduction]

M. Paul Szabo (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.): Madame la Présidente, je crois que le député n'est pas familier avec le processus en cours. Les députés de l'opposition se plaignent dans leurs discours du fait que la stratégie d'achat est discriminatoire à l'égard de certains soumissionnaires potentiels, soit EH Industries.

Les crédits

Permettez-moi de rappeler aux députés que EH Industries a fait appel et a présenté une plainte au Tribunal canadien du commerce extérieur. Après avoir examiné la cause, le tribunal a rejeté l'appel touchant les EH-101.

• (1200)

Cela dit, j'affirme catégoriquement que nous ne faisons aucune discrimination à l'égard de soumissionnaires. En fait, les députés ne sont pas sans savoir que EH Industries a remporté le contrat pour les hélicoptères de recherche et de sauvetage à la suite d'un concours ouvert et transparent. Elle est parfaitement en droit de présenter une soumission et je suppose qu'elle le fera dans ce cas-ci.

L'objectif des lettres d'intérêt est d'informer l'industrie dans son ensemble de l'existence d'un projet potentiel. On identifie pour l'industrie les objectifs du projet. Tout cela est expliqué en détail, notamment sur le site web du ministère de la Défense nationale, qui a demandé que le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux s'occupe du processus d'achat.

Le député ne semble pas savoir qu'il existe un processus de préqualification. Une fois que les lettres d'intérêt sont envoyées et que l'industrie établit un dialogue avec le ministère des Travaux publics en fonction de la stratégie d'achat, ce processus, qui aura lieu avant l'appel d'offres final, permettra de faire connaître à tous les soumissionnaires les principales exigences techniques le plus tôt possible et de s'assurer que les systèmes de mission intégrés qui sont proposés respectent les exigences techniques. Cela permet de raccourcir la durée du processus global de concours et d'achat et de réduire les risques pour le Canada et les soumissionnaires qu'une soumission officielle ne respecte pas les exigences techniques.

Il ne s'agit pas simplement de lancer un appel d'offres différent. Il n'est pas question d'ingérence politique. Il s'agit en fait d'un processus public, ouvert et transparent dans le cadre duquel on établit un dialogue avec l'industrie pour veiller à ce que les propositions soumises respectent les exigences techniques, puis on demande des soumissions. Le député est complètement dans l'erreur. Il devrait comprendre que le processus est maintenant équitable, ouvert et transparent.

[Français]

M. Claude Bachand: Madame la Présidente, je veux répéter à mon collègue—quitte à le choquer un peu plus—que ce qui est très transparent, à mon avis, c'est qu'il y a eu de l'ingérence politique, et la procédure qui a été établie le démontre clairement. Cela démontre qu'on veut évacuer et tasser des compagnies, et je dirais que EH en est une. Celle qui est avantagée, c'est Eurocopter. J'ai ici justement la lettre d'intérêt et voici ce qu'on y lit:

[Traduction]

Pour les besoins de l'évaluation, la proposition conforme la moins-disante comprendra le prix des VB...

[Français]

Donc, il est très clair que c'est le meilleur marché.

Maintenant, je vais expliquer un calcul mathématique à mon collègue. Le Parti progressiste-conservateur voulait acheter 50 hélicoptères pour 5,8 milliards de dollars, ce qui représentait un coût d'environ 100 millions de dollars par hélicoptère. Le gouvernement libéral est arrivé au pouvoir et a décidé de résilier ce contrat et d'acheter, en 1995, 15 hélicoptères au coût de 790 millions de dollars, soit un coût de 60 millions par hélicoptère.

C'est la raison pour laquelle on parle d'une version Cadillac en 1993 et d'une version Chevrolet en 1998. Aujourd'hui, je parle d'une version Lada. C'est cette version qui s'en vient, parce que le modèle EH ne peut être fabriqué selon les spécifications du contrat, soit 28 hélicoptères pour 925 millions de dollars, ce qui représente un coût de 50 millions par hélicoptère. Ils ne pourront pas rencontrer ces critères, ils ne le pourront tout simplement pas. Le gouvernement sait qu'il exclut EH en mettant la spécification du plus bas prix.

C'est pour cela que je dis que c'est ceci qui est transparent: après la rencontre entre le premier ministre et le président de la République, il y a eu un vent de fraîcheur qui a soufflé vers l'Europe. Mais on a laissé tomber, encore une fois, le contenu canadien, et ce sont les contribuables québécois et canadiens qui vont en payer le prix. C'est très clair.

Je répète à mon collègue que la transparence est là, il y a eu de l'ingérence politique et on laisse tomber le contenu canadien.

M. Gérard Asselin (Charlevoix, BQ): Madame la Présidente, tout d'abord, je trouve mon collègue très sévère envers les Lada, lorsqu'il les compare à la sorte d'hélicoptère envisagée par le gouvernement. Par contre, il compare aussi les EH à une Cadillac, je les comparerais plutôt à la Lincoln Continental, c'est beaucoup plus de qualité.

Cela étant dit, j'aimerais que le député de Saint-Jean fasse comprendre à la Chambre et aussi aux parlementaires que, avant que la décision ne soit prise, il faut considérer l'importance d'une telle décision en matière de création d'emplois.

• (1205)

On sait que si c'est Bombardier, des emplois directs et indirects seront créés au Québec et au Canada à la suite de cette décision. Ce qui est préoccupant si on se procure des produits de l'extérieur, c'est la qualité des produits et des services que l'on aura. Si on achète une auto comme une Lada, qui n'est plus sur le marché, pour laquelle on ne peut plus trouver des pièces et de l'équipement et ne plus avoir le service après-vente, cela devient inquiétant. On risque de mettre au rancart de l'équipement qui a coûté des milliards au gouvernement. Il y a aussi l'entretien et la sécurité de cet appareil.

Le gouvernement avait fait une promesse durant la campagne électorale pour dénoncer à l'époque l'attitude du gouvernement conservateur de M. Mulroney. Il disait un peu n'importe quoi, il se prononçait contre le libre-échange, contre la TPS. Aujourd'hui, il fait pire que le gouvernement conservateur qui l'a précédé.

Les crédits

Est-ce que le député de Saint-Jean tient compte de l'aspect de la création d'emplois, de la qualité des services, de la productivité, de l'entretien et de la sécurité de ces appareils? Aurait-on un meilleur service et une meilleure sécurité aérienne en matière d'hélicoptères?

M. Claude Bachand: Monsieur le Président, je veux remercier mon collègue de Charlevoix de son excellente question.

Je ne veux pas non plus m'obstiner avec lui sur la Lincoln Continental par rapport à la Cadillac. Cependant, il me semble qu'il y a une différence entre une Cadillac ou une Lincoln Continental et une Lada.

Je veux revenir à sa question parce qu'elle est importante. On pense que si le contrat était donné à EH, dans la région de Montréal, on pourrait avoir 200 ou 300 emplois supplémentaires pour le Québec. Ce n'est quand même pas à dédaigner car ce sont souvent des emplois à hauts salaires. On demande un certain niveau de compétences pour ces emplois, et on en a besoin.

Dans des contrats pour l'armée, il y a toujours des retombées économiques parce qu'il y a des sous-contractants. J'ai donné l'exemple de CRL Technologies qui serait prêt à faire le système d'éclairage d'urgence.

Il y a aussi la question de l'entretien, et elle est très importante. Si on a déjà acheté 15 Cormorant en 1998, pourquoi ne pas en acheter 28 autres. On aurait le même matériel d'entretien pour ces appareils, alors qu'on aura recours à un double système: un système d'entretien pour les Cormorant et un système d'entretien pour Eurocopter. Eurocopter va nous dire: «On va vous envoyer des experts d'Europe, mais il faudrait que vous payiez pour eux. On est bien prêts à faire l'entretien pendant un an ou deux, mais après cinq ans, on ne peut pas. On ne va quand même pas amener Eurocopter ou une compagnie Eurocopter en Amérique pour voir à l'entretien de vos hélicoptères.»

C'est une question très intelligente. Dans le fond, finalement, cela nous coûtera plus cher d'entretien.

[Traduction]

M. Art Hanger (Calgary-Nord-Est, Alliance canadienne): Monsieur le Président, c'est toute une analogie que vient de faire le député de Saint-Jean. Je ne crois pas que je voudrais voler en Cadillac ou en Lada, mais je crois qu'il faudrait trouver un hélicoptère ou un appareil quelconque pour faire le travail. Je sais que c'est justement l'objectif du député.

J'ai ici un plein dossier de documents reçus à ce sujet grâce aux règles sur l'accès à l'information. J'aimerais poser une question au député, mais auparavant je vais lire à la Chambre un extrait d'un article de journal tiré de ces documents et qu'on m'a fait parvenir. Voici:

Certains documents obtenus par le chercheur Ken Rubin, d'Ottawa, en vertu de la Loi sur l'accès à l'information révèlent qu'on a adopté une approche descendante

sans précédent pour définir les besoins techniques des militaires dans des domaines comme la portée de l'appareil et la dimension de la cabine.

L'article parle de l'hélicoptère maritime. Qu'en pense le député de Saint-Jean? Le processus est-il ouvert oui ou non?

[Français]

M. Claude Bachand: Monsieur le Président, je pense que j'ai été assez clair au cours de ma présentation.

Je pense que tout le parcours de l'offre que fait le gouvernement canadien n'est pas transparent. Il est même biaisé. On pense que tout ce qui est mis là en termes de demandes à l'entreprise et d'exigences financières fait en sorte que des compagnies ne pourront pas arriver, que ce soit dans les délais, dans les spécifications ou dans le cadre financier demandé.

• (1210)

[Traduction]

M. Peter Stoffer (Sackville—Musquodoboit Valley—Eastern Shore, NPD): Monsieur le Président, je suis très heureux d'intervenir à la Chambre, surtout au nom des femmes et des hommes qui travaillent à la base aérienne militaire de Shearwater.

Je veux remercier la députée de Saint John, qui suit ce dossier avec ténacité depuis des années. Je le dis avec le plus grand respect. Je la remercie et je remercie son parti d'avoir proposé cette question fort importante comme sujet du débat aujourd'hui à la Chambre des communes.

Permettez-moi de faire un commentaire d'intérêt personnel avant d'amorcer mon discours. C'est aujourd'hui le 13^e anniversaire de naissance de ma fille, quoique ce ne soit pas officiellement sa fête puisqu'elle est née le 29 février et qu'il n'y a pas de 29 cette année. Au nom du Parlement, j'aimerais souhaiter à Jasmin un joyeux 13^e anniversaire. Je transmets aussi mes meilleurs vœux à la petite Erika Nordby, la fillette d'un an d'Edmonton qui nous a prouvé à tous que l'esprit humain survit chez l'enfant. Elle nous a donné de l'espoir en l'avenir. À elle et à sa famille, je souhaite le plus bel et prospère avenir. Je la remercie pour son esprit indomptable.

Mais revenons maintenant à la question qui nous occupe, soit le processus d'adjudication de marchés. Il est évident que le gouvernement a quelque chose en tête. Dans les questions que je lui ai adressées précédemment, j'ai demandé au ministre des Travaux publics et l'ai mis au défi de parler du processus d'appel d'offres. J'ai dit que, de la façon dont le processus a été établi et divisé, cela empêchera une société donnée d'avoir une chance juste et équitable de présenter une offre.

Je n'ai pas mentionné le nom de cette société. Il y a plus d'une dizaine de sociétés qui pourraient soumissionner pour ce marché. Des sociétés du monde entier sont prêtes à répondre à cet appel d'offres. Le ministre a dit que Cormorant pouvait présenter une offre. C'est lui qui a lancé le nom de Cormorant, pas moi. De toutes les sociétés possibles, il a choisi de parler de Cormorant.

Les crédits

Il n'appartient pas à des députés élus, peu importe leur parti et leurs antécédents politiques, que ce soit au niveau fédéral, provincial ou municipal, de défendre les intérêts d'une société plutôt qu'une autre. Ce n'est pas notre rôle. Notre rôle, particulièrement du côté de l'opposition, consiste à s'assurer que lorsque le gouvernement lance un appel d'offres, il le fasse de façon ouverte et transparente.

Il s'agit de l'argent des contribuables, pas celui de la caisse électorale des libéraux. Lorsque cet argent est engagé dans un processus d'appel d'offres, celui-ci doit être, en apparence autant qu'en réalité, parfaitement clair, ouvert et transparent de sorte que toutes les entreprises aient la possibilité de soumissionner.

Elles se feront concurrence les unes les autres. On peut compter sur elles pour cela. Les sociétés comme Cormorant, Puma, Sikorsky sont toutes parfaitement en mesure de soumissionner, c'est ce qu'elle font le mieux, et celle qui remportera la mise fournira le meilleur matériel possible pour le prix.

Malheureusement, le gouvernement a décidé que les choses ne se passeraient pas ainsi. Il exclura une entreprise en particulier parce que ce serait politiquement embarrassant si celle-ci remportait la soumission.

Je suis convaincu que la députée de Saint John demanderait pourquoi diable alors, si cette entreprise était la soumissionnaire retenue, le gouvernement a annulé le marché conclu en 1993. Je sais que je le ferais et je sais que des députés de l'Alliance et du Bloc québécois le feraient aussi. Tout est là. C'est à cela que se ramène le débat, une affaire strictement politique. C'est de l'ingérence politique de la pire espèce et il est évident que tout part du cabinet du ministre. Il l'a dit lui-même. C'est lui qui a choisi le nom de l'entreprise, pas moi. Il a clairement avoué que c'est ce qu'il a fait.

Les hommes et les femmes de Shearwater réclament et méritent un hélicoptère décent pour faire leur devoir. À l'heure actuelle, le Canada ne respecte pas les accords de l'IATA qui imposent des normes minimales en matière de recherche et de sauvetage. Si une autre catastrophe comme celle de la Swissair survenait, il est fort improbable que nous soyons à la hauteur étant donné les compressions budgétaires imposées à la garde côtière et à l'armée.

• (1215)

C'est un accord de l'IATA que nous avons signé. Nous avons le devoir et la responsabilité de protéger nos côtes, en particulier celles du nord et de l'arctique. Nous n'arrivons même pas à respecter les exigences minimales, parce que les libéraux ne cessent d'atermoyer, de traiter nos militaires comme des comptes bancaires, dans lesquels ils puisent continuellement, et de faire abstraction de la vie des hommes et des femmes des forces armées. Ça ne s'arrête pas au dossier des hélicoptères. Ce que le gouvernement a fait à nos hommes et à nos femmes des forces armées est honteux.

C'est parce que je suis né en Hollande que je m'exprime avec autant de passion à propos de ce sujet, comme je l'ai fait à d'autres

reprises à la Chambre. Mes parents et mon frère aîné ont été libérés par des militaires canadiens lors de la libération de la Hollande en 1945. Mon père a choisi de venir au Canada après avoir rencontré un jeune soldat canadien. Mon père lui a demandé pourquoi le Canada risquait et sacrifiait autant. Le soldat lui a répondu que le Canada avait une tâche à accomplir. C'était aussi simple que cela.

Le Canada a sacrifié un grand nombre de ses jeunes hommes et jeunes femmes pour que la Hollande et bien d'autres pays puissent être libres. C'est ce que mon père m'a enseigné. À titre d'immigrant, je me sens honoré et privilégié de pouvoir prendre la parole à la Chambre des communes au nom des hommes et des femmes des forces armées, en particulier ceux de Shearwater. C'est ma façon de remercier ces gens et le Canada pour ce qu'ils m'ont donné.

Le moins que je puisse faire, c'est d'exercer des pressions sur le gouvernement pour qu'il consacre suffisamment de ressources à nos militaires afin qu'ils disposent du meilleur équipement possible lorsqu'ils sont envoyés dans des missions dangereuses. Nos militaires devraient la certitude que leur famille ne manquera de rien et que, s'ils sont blessés, leur famille ne sera pas traitée comme les Riordon en Nouvelle-Écosse. Ce que nous avons fait à nos anciens combattants est absolument honteux.

Je pousse peut-être l'argument un peu loin. Mais le fait est que le gouvernement a modifié le processus d'adjudication. À un moment donné, on disait que le remplacement des hélicoptères devait se faire d'ici 2005. Le gouvernement dit maintenant qu'il est préférable que le remplacement se fasse d'ici 2005.

Je ne crois pas un seul instant que ces hélicoptères seront livrés en 2005. Je ne le crois pas. Dans les consultations que j'ai eues dernièrement avec les divers fabricants, tous ont dit que même si le contrat était accordé aujourd'hui, l'adjudicataire, quel qu'il soit, aurait de grandes difficultés à livrer l'hélicoptère au plus tard en 2005. C'est impossible.

Je voudrais bien que le gouvernement ait le courage de dire la vérité. Le fait est que 2005 pourrait ne pas être la date cible. Que le gouvernement dise aux Canadiens la vérité. Je ne vois pas en quoi cela est si difficile.

Je sais que je m'écarte un peu du sujet en parlant ainsi. Cependant, c'est un fait. Le gouvernement a induit la Chambre en erreur. Il a induit nos militaires en erreur. Il a induit la population canadienne en erreur. C'est tout simplement inacceptable.

Je comprends mal comment le gouvernement peut agir de la sorte. Toutefois, quand on remonte un peu en arrière, tout devient très clair. Je comprends maintenant pourquoi les conservateurs ont présenté cette motion. Ce sont les conservateurs qui ont fait l'appel d'offres pour le EH-101. Ces hélicoptères auraient été en service aujourd'hui.

Ce sont les libéraux qui ont dit que, si les Canadiens leur accordaient leur vote, ils s'en débarrasseraient. Ils ont brandi le spectre du déficit, faisant totalement fi des besoins et des vœux des militai-

Les crédits

res. C'est comme s'ils avaient voulu dresser les militaires contre le reste de la société.

Nous sommes tout au courant des conséquences qu'une telle façon d'agir a eu pour nos militaires, hommes et femmes. Le ministre de la Défense nationale a été interrogé à diverses reprises à la Chambre par mon ancien collègue, M. Gordon Earle, qui représentait Halifax-Ouest. Il répondait chaque fois que l'effectif militaire ne serait jamais inférieur à 60 000 personnes.

Aujourd'hui, cet effectif se situe en deçà de 58 000 et il diminue de jour en jour. Pourtant, le ministre de la Défense nationale nous avait assuré du contraire, induisant une nouvelle fois en erreur la Chambre et les Canadiens. Il est honteux de traiter nos militaires de la sorte.

Le nombre d'heures réservées à l'entretien est une autre condition que j'estime très importante. On pourrait croire qu'avec pareille somme, les milliards de dollars qui seront consacrés au projet, l'entreprise qui sera retenue aurait voulu que soit fixé le nombre d'heures à réserver à l'entretien par heure de vol.

Le gouvernement soutient aujourd'hui que les Canadiens économiseront des milliards de dollars, que nous allons faire de grandes économies. Mais cela ne nous indique pas la fréquence de l'entretien des Sea King d'aujourd'hui. Ces appareils exigent plus de 30 heures d'entretien pour chaque heure de vol.

● (1220)

Le gouvernement parle d'économies, mais ne tient pas compte de ces coûts. C'est un scandale d'induire ainsi la Chambre en erreur en jouant avec les chiffres pour se donner bonne figure. L'opposition ne se laisse pas leurrer aussi facilement. Nous ne sommes pas naïfs au point de nous laisser avoir.

Les hommes et femmes de la base aérienne de Shearwater et de beaucoup d'autres bases au Canada ne sont pas dupes non plus. Ils savent pertinemment que les libéraux n'ont guère de sympathie pour l'armée ni pour les hommes et des femmes qui servent notre pays. Ils n'ont guère de sympathie non plus pour la compagnie qui voulait soumissionner pour ce contrat. Je ne mentionnerai pas le nom de cette compagnie puisque le ministre l'a déjà fait. Mon rôle n'est pas d'appuyer une compagnie par rapport à une autre, encore que j'adresse à celle-ci tous mes voeux de succès en ce qui concerne ce contrat. Je ne crois pas que ça se fasse d'ici 2005 et je trouve cela absolument scandaleux.

Je voudrais ajouter une ou deux remarques. Le ministre a dit que les nouveaux appareils qui seront achetés seront des appareils qui existent déjà sur le marché, ce qui veut dire que le gouvernement ne prend pas de risque. Peut-il nous garantir que les appareils seront accompagnés d'un certificat de navigabilité en bonne et due forme au moment de l'achat? Le contrat ne dit rien à ce sujet. Rien ne garantit que ces appareils seront en bon état de vol au moment de leur livraison.

Que se passe-t-il? Que se passe-t-il en réalité dans les coulisses du gouvernement et du ministère des Travaux publics? Qui use de

son influence dans ce contrat essentiel pour la fourniture d'appareils dont nous avons désespérément besoin? Et ce, pas seulement à des fins militaires, mais aussi comme l'ai dit, à des fins de recherche et de sauvetage? Nos hommes et nos femmes pourraient avoir de nouveaux appareils sûrs, dont ils puissent être fiers.

Maintes et maintes fois, à l'instar de nombreux députés de l'opposition et même de certains députés libéraux, j'ai déclaré que les membres de nos forces armées figurent parmi les meilleurs militaires du monde. Ils sont très fiers du travail qu'ils accomplissent. En tant que législateurs, nous adoptons parfois des lois qui mettent leur vie en péril. Il est absolument essentiel que nous leur fournissions le meilleur matériel possible pour leur permettre de faire leur travail. Malheureusement, ce n'est pas ce qui se passe.

Le gouvernement ne fait que tergiverser. Je suis convaincu que l'objectif de 2005 ne sera pas atteint. Il est bien malheureux que le gouvernement ait choisi de procéder ainsi. La Loi sur l'accès à l'information nous a permis de découvrir que le gouvernement avait été informé qu'il pouvait épargner jusqu'à 700 millions de dollars en achetant un hélicoptère semblable à l'hélicoptère de recherche et de sauvetage. Le gouvernement aurait pu épargner en utilisant, entre autres, les mêmes équipages, les mêmes programmes de formation, les mêmes pièces de rechange, les mêmes manuels et les mêmes programmes de certification.

Faisant fi des conseils de ses propres spécialistes, le gouvernement a dépensé avec désinvolture l'argent des contribuables. C'est inadmissible, mais cela se produit, à mon avis, trop souvent. Le gouvernement vient de consacrer 1,3 milliard de dollars à des allocations pour frais de chauffage qui n'ont pas été versés aux gens qui paient leur chauffage. Certaines de ces allocations ont été envoyées à des prisonniers et même à des citoyens des États-Unis. Nous avons même découvert l'autre jour qu'un député avait touché cette allocation. Je n'ai pas encore reçu la mienne. Je connais certaines organisations de bienfaisance qui auraient pu utiliser cet argent.

Voilà comment pensent les libéraux. Cela ne nous surprend guère. D'ailleurs, personne ne devrait être surpris des décisions que prend le gouvernement. C'est toujours la même rengaine. Ce qui est malheureux, c'est que nous ne parlons pas de frais de chauffage ici, mais bien de la vie de nos militaires.

Les mécaniciens qui s'occupent de l'entretien des Sea King sont de véritables magiciens. Les hélicoptères Sea King ont été complètement démontés puis remontés maintes et maintes fois. Les préposés à l'entretien des Sea King méritent les félicitations de la Chambre pour le travail qu'ils accomplissent afin de garder les appareils opérationnels et sécuritaires.

Mais même le meilleur mécanicien ne peut rien contre les imprévus. Les hélicoptères Sea King sont très vieux. Même le meilleur mécanicien ne peut pas toujours tout faire. Il peut y avoir des oublis, des pièces usées et des incidents.

Difficile de croire que le gouvernement n'ait pas songé à tout cela en 1993. Difficile de croire qu'il refuse encore d'y songer. Il a annoncé le projet. De fait, lorsque l'annonce en a été faite, un

Les crédits

colonel de la base de Shearwater a dit que c'était un véritable événement pour la Force aérienne. Il avait raison.

• (1225)

Après tous les efforts consentis par l'opposition, le gouvernement a enfin fait une annonce. Si le colonel avait eu en main toute l'information dont nous disposons maintenant, il n'aurait sans doute pas dit que c'était un véritable événement pour la Force aérienne, surtout que nous savons maintenant que le processus d'appel d'offres a fonctionné et que les hélicoptères ne seront pas prêts en 2005.

J'espère être dans l'erreur. J'espère que le gouvernement me fera mentir. J'interviendrai à la Chambre pour m'excuser auprès du gouvernement si les hélicoptères sont là en 2005. Je ne crois pas du tout que ce soit le cas. Je voudrais que le gouvernement fasse preuve de franchise et le dise. Il devrait dire aux militaires, hommes et femmes, exactement ce qu'il en est. Il devrait faire preuve d'honnêteté à leur endroit. Les militaires méritent que nous leur disions la vérité, mais ce n'est pas le cas à l'heure actuelle.

Il est incroyable que le gouvernement ait mené une petite mission secrète en Nouvelle-Écosse. Il a confié à un groupe la tâche de pencher sur une réorganisation des services à la base aérienne de Shearwater, à la base aérienne de Greenwood dans la Vallée d'Annapolis et à l'aéroport d'Halifax. Compte tenu de l'annonce récente d'une réduction des effectifs de la Force aérienne, je soupçonne que l'on va peut-être fermer les bases de Greenwood ou de Shearwater.

Si ce sont là le rôle et le but du gouvernement, il devrait nous le dire et faire savoir ce qui passe aux hommes et aux femmes qui travaillent dans ces bases. Je souligne de nouveau que, si j'ai tort, j'interviendrai à la Chambre pour m'excuser. Je soupçonne très fortement qu'une de ces bases sera sérieusement amputée.

En tant que représentant de Shearwater, je ferai tout mon possible pour protéger et maintenir Shearwater. Je suis sûr que le député de Kings—Hants ferait la même chose pour sa région, et le député de Île de Vancouver ferait sûrement la même chose pour protéger la sienne. C'est ce que nous faisons. Nous tentons de protéger les hommes et les femmes de notre circonscription contre les compressions impitoyables que le gouvernement effectue.

Nous sommes en période d'excédent budgétaire et, pourtant, le gouvernement continue de comprimer les forces armées. Il n'est guère étonnant qu'il soit impossible de recruter des personnes dans les forces armées et que des hommes et des femmes s'en vont dans le secteur privé.

Nos forces armées ont toujours été remarquables. Elles doivent leur renommée aux anciens combattants qui ont participé à la Première Guerre mondiale, à la Seconde Guerre mondiale, à la guerre de Corée et à la guerre des Boers. Plus récemment, nos militaires ont participé à la guerre du Golfe, à la guerre en Bosnie, etc. Ces hommes et ces femmes ont accompli un travail admirable pour le Canada. Ce sont de merveilleux ambassadeurs du Canada, qui favorisent la démocratie dans le monde entier et défendent les intérêts de ceux qui ne peuvent pas se défendre eux-mêmes.

Les libéraux les traitent avec tellement de mépris et d'irrespect qu'il n'est guère étonnant qu'ils soient si nombreux à quitter les

forces. Il est honteux qu'ils traitent ainsi nos anciens combattants et nos effectifs militaires actuels. En cherchant d'autres moyens d'assurer les services, ils anéantissent entièrement les espoirs et les aspirations des employés civils, comme les membres de l'UEDN, l'Union des employés de la Défense nationale, qui travaillent dans les bases. Ce ne sont peut-être pas des militaires, mais ils sont très fiers de leur travail. Ils servent leur pays. Que font les libéraux? Ils cherchent d'autres moyens d'assurer les services.

J'ai souvent voulu le dire et je vais le faire maintenant. Je ne serais pas du tout étonné si un jour ils annonçaient à la Chambre qu'ils avaient décidé de modifier carrément la façon dont les services militaires seraient assurés, préférant avoir recours à la sous-traitance, faisant totalement disparaître nos services militaires et mettant à pied les 50 000 hommes et femmes servant dans nos forces armées. Ils pourraient décider de confier tous nos services militaires aux États-Unis ou à d'autres.

M. Scott Brison (Kings—Hants, PC): On pourrait engager des mercenaires.

M. Peter Stoffer: Pourquoi ne pas engager des mercenaires? C'est une bonne idée. De la façon dont vont les choses, pourquoi avons-nous même besoin de troupes militaires? C'est étonnant. Je plaisante bien sûr, mais c'est presque ce que fait le gouvernement. Si le gouvernement entend confier le secteur militaire à la sous-traitance, je propose de confier toute l'administration gouvernementale à la sous-traitance; nous verrons bien ensuite.

Je pourrais continuer de parler ainsi pendant des heures, mais je sais que la Chambre attend impatiemment les questions que nos collègues d'en face ont sûrement à me poser. Je veux simplement ajouter pour terminer que les hommes et les femmes de nos services militaires méritent mieux. Ils méritent beaucoup mieux de la part du gouvernement et de notre part à tous. J'espère que nous tiendrons de nouveau ce genre de débat pour pouvoir continuer de nous pencher sur les besoins de nos braves militaires.

M. Paul Szabo (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.): Monsieur le Président, durant son allocution, le député a dit: le fond de la question.

• (1230)

Il a dit que l'appel d'offres relativement à l'achat d'hélicoptères maritimes avait été scindé en deux, de sorte qu'il y avait un appel d'offres pour l'appareil lui-même et un autre pour le système intégré de mission. Le député a laissé entendre que la scission du contrat s'avérait discriminatoire à l'égard d'une société en particulier ou qu'elle lui mettait les bâtons dans les roues. Il a même nommé cette société, il s'agit de EH Industries Ltd.

De fait, EH Industries Ltd. a interjeté appel auprès du Tribunal canadien du commerce extérieur. L'appel a été rejeté. Je ne sais pas si le député en sait davantage sur la question que le Tribunal. Si tel est le cas, pourrait-il expliquer à la Chambre en quoi il est plus compétent que le Tribunal.

Deuxièmement, je signale que le contrat pour le remplacement des hélicoptères de recherche et de sauvetage a été remporté par EH Industries Ltd. à l'issue d'un processus transparent, équitable et

Les crédits

ouvert à la concurrence. Cela montre clairement qu'aucune société donnée n'a fait l'objet de parti pris. Dans un processus équitable, ouvert et transparent, il est évident que le gouvernement ne prend pas position à l'endroit des soumissionnaires potentiels. Nous avons adopté une stratégie d'acquisition comportant une lettre d'intérêt parce que nous voulions discuter avec l'industrie, fournir des avis sur le devis descriptif et procéder à une pré-qualification. Ce faisant, nous voulions faire en sorte d'acquiescer les hélicoptères qui répondent le mieux aux critères du ministère de la Défense au meilleur coût possible pour tous les Canadiens.

Le député laisse entendre qu'une stratégie à deux volets portant dans un premier temps sur l'appareil lui-même et dans un deuxième temps sur le système intégré de mission constitue un obstacle. Pourrait-il expliquer à la Chambre en quoi un processus consultatif et de pré-qualification détaillé constitue un obstacle pour qui que ce soit?

M. Peter Stoffer: Monsieur le Président, je suppose que, dans le monde libéral, la vie serait belle si tout le monde était libéral. En réalité, la stratégie d'approvisionnement a établi une discrimination contre cette entreprise. Pourquoi cette dernière a-t-elle jugé bon de s'adresser aux tribunaux? Le fait est qu'il s'agit d'un appel d'offres obéissant à un mobile politique. Tout le monde le sait. Le seul ennui, c'est que nous, de l'opposition, dénonçons ce fait tandis que les libéraux se cachent derrière.

Je vais répondre à la question par une question. Pourquoi le gouvernement a-t-il changé la condition préalable de l'appel d'offres actuel en précisant que le remplacement se fera de préférence en 2005 plutôt qu'obligatoirement en 2005? C'est parce qu'il sait qu'il ne pourra respecter cet engagement en 2005. Il a induit en erreur les Canadiens et les valeureux militaires non seulement de la base aérienne de Shearwater mais de l'ensemble de nos forces armées. C'est absolument honteux.

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Monsieur le Président, mon collègue parlait du coût d'annulation du contrat d'achat d'hélicoptères EH-101 et des économies que le gouvernement affirmait pouvoir ainsi réaliser.

Mon collègue comme tous les députés à la Chambre doivent savoir que l'annulation du contrat a coûté 800 millions de dollars. Si l'on tient compte du coût d'entretien et de la modernisation des Sea King, puis du remplacement des Labrador, c'est 8,2 milliards de dollars que le gouvernement libéral aura déboursé. Il lui en aurait coûté 4,3 milliards pour acquiescer 43 EH-101. Or, nous disposons de seulement 28 hélicoptères et on nous informe que la flotte de surveillance côtière sera réduite à 15 appareils.

Comment le député s'attend-il que nous puissions effectuer une surveillance côtière efficace du trafic de la drogue, de l'immigration illégale et de la surpêche? Comment ferons-nous?

• (1235)

M. Peter Stoffer: Monsieur le Président, la députée de Saint John, au Nouveau-Brunswick, l'a dit de façon très éloquente: comment ferons-nous?

Comme je le disais plus tôt, nous aurons probablement recours à la solution contractuelle. Il y a peut-être un autre pays qui s'intéresse beaucoup plus à la défense et à la protection de ses côtes. Nous pourrions avoir recours à ses services puisque nous ne semblons pas pouvoir nous protéger nous-mêmes.

La députée avait raison, l'annulation du contrat ne nous a pas coûté qu'entre 500 et 800 millions de dollars en frais d'annulation. Il faut aussi tenir compte des autres coûts, notamment les frais d'entretien supplémentaires et tout ce qui découle de l'annulation, notamment les retards du processus.

La question monétaire n'est pas la seule qui préoccupe grandement les contribuables; il y a aussi l'embarras dans lequel la situation actuelle place notre pays aux yeux du monde. Un pays que les Nations Unies ont désigné comme le meilleur pays du monde où vivre se retrouve dans l'embarras, parce que les braves hommes et femmes qui servent dans ses forces armées sont obligés de voler à bord d'hélicoptères vieux de plus de 40 ans.

Je considère cela comme une honte et, si je puis m'exprimer ainsi, le coup de grâce du gouvernement. Nos braves hommes et femmes volent à bord de guimbardes, alors que les autres pays ont des appareils rutilants, beaucoup plus sûrs et plus efficaces. Le gouvernement ne va pas faire oublier l'embarras où il nous a placés. Je ne le laisserai pas faire.

M. Art Hanger (Calgary-Nord-Est, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je voudrais offrir mon appui au député qui vient de parler, compte tenu qu'il s'occupe de ses électeurs, ceux de la base Shearwater. Il connaît très bien les problèmes qu'on eus les pilotes et les membres d'équipage à entretenir ces appareils et à les maintenir dans les airs.

Je sais qu'il n'a pas ménagé ses efforts pour attirer l'attention de la Chambre et du public sur la situation. C'est très important. Je m'engage à tout faire pour que le Comité de la défense appuie les initiatives du député à Shearwater.

Selon les documents obtenus en recourant à la Loi sur l'accès à l'information, nous avons appris qu'un nouveau comité supérieur avait été formé, à savoir le comité de synthèse de la gestion de la Défense, le CSGD. Il était formé de hauts gradés, du sous-ministre de la Défense, du sous-ministre du matériel, etc.

Dès que ces documents ont été rendus publics, des plaintes ont été faites. Certains bureaux reconnaissent dans leurs notes, qui ont été obtenues en vertu de la Loi sur l'accès à l'information, que la démarche verticale descendante établie par le nouveau comité comprendrait vraisemblablement la participation du Cabinet plus tôt dans le processus. Comme ce sont des informations obtenues en

Les crédits

vertu de la Loi sur l'accès à l'information, cela prouve qu'il y a eu intervention du gouvernement dans le processus. Je voudrais que le député donne son avis là-dessus.

M. Peter Stoffer: Monsieur le Président, je vais rendre hommage à mon tour au député de Calgary-Nord-Est pour les efforts qu'il a consentis pendant de nombreuses années à la Chambre pour que nos militaires disposent des ressources nécessaires. Je le remercie de son soutien dans la bataille qui se poursuit pour Shearwater.

N'est-il pas honteux qu'il doive citer un document obtenu en vertu de la Loi sur l'accès à l'information et qui porte sur les manigances et l'intervention du Cabinet dans cette décision? Cela prouve ce que nous disons depuis le début.

Il a tout à fait raison. Le gouvernement n'essaie pas de faire ce qu'il y a de mieux pour les militaires. Il ne cherche qu'à sauver la face. Il ne fait aucun doute dans mon esprit que le Cabinet et le ministre des Travaux publics sont intervenus dans le processus pour qu'un fabricant en particulier soit exclu du processus d'adjudication.

• (1240)

M. Scott Brison (Kings—Hants, PC): Monsieur le Président, comme mon collègue de Sackville—Musquodoboit Valley—Eastern Shore l'a dit, le gouvernement libéral a simplement cherché à sauver la face.

Ce n'est pas la seule promesse électorale, ce n'est pas le seul engagement que les libéraux ont pris en 1993 et auquel ils se sont assez mal tenus. Ils s'étaient aussi engagés à éliminer la TPS et le libre-échange. Dans l'opposition, les libéraux ont combattu avec acharnement la TPS et le libre-échange. Maintenant qu'ils forment le gouvernement, ils ont adopté ces politiques sans réserves.

Le cas à l'étude aujourd'hui est peut-être celui qui les inquiétait le plus, à cause de la valeur symbolique du marché des hélicoptères. Le premier ministre en a fait une affaire énorme pendant la campagne de 1993. À l'époque, il a dit qu'il ne dépenserait pas un sou pour les hélicoptères.

En fin de compte, l'annulation du marché a coûté environ 4,2 milliards au contribuable canadien, comme mon collègue de Saint John l'a dit tout à l'heure. Le gouvernement a cherché à sauver la face. Peut-être le gouvernement a-t-il eu un accès de honte, vu toutes les autres promesses de la campagne de 1993 qui ont été rompues. Peut-être les libéraux ont-ils cru que c'était la dernière occasion de faire preuve d'une certaine cohérence, à l'égard des engagements du livre rouge. Je ne peux pas concevoir que le gouvernement ait jugé bon de gaspiller 4,2 milliards de dollars de l'argent des contribuables, alors que cet argent aurait pu être consacré à la santé, aux transferts aux provinces pour l'éducation, à la réduction des impôts ou peut-être au renforcement des forces armées. Très bonne idée, n'est-ce pas?

Depuis sept ans, le gouvernement fait périodiquement preuve de mépris non seulement envers la Chambre, mais aussi envers les

forces armées. Ce manque d'égards envers les militaires canadiens est tel que les conditions de ces derniers n'ont jamais été aussi mauvaises, que ce soit au niveau de la qualité de vie, de la rémunération, du logement et, bien sûr, de l'équipement, qui est l'objet de notre débat aujourd'hui.

En ma qualité de député de Kings—Hants, circonscription où se trouve la BFC Greenwood, j'attache beaucoup d'importance à cette question. Il y a deux ans, j'ai assisté aux funérailles de trois militaires à Greenwood. Ces braves Canadiens avaient péri au cours d'une mission en hélicoptère Sea King. L'expérience a été émouvante et mémorable. La cérémonie a rassemblé des centaines de gens pour rendre hommage à ces hommes et déplorer la tragédie de leur mort inutilement si prématurée. Les mots ne suffisent pas à décrire l'émotion qui régnait.

Il n'y a pas de prix à cela. Il n'y a pas de prix à la crainte que nos militaires ressentent quotidiennement, quand ils montent à bord de ces hélicoptères et risquent leur vie. Il n'y a pas de prix à la crainte qu'éprouvent continuellement des proches à l'idée que la vie de l'être cher est menacée à cause de telles décisions. J'ai mis l'accent sur la perte de 4,2 milliards de dollars que doivent assumer les contribuables canadiens, mais il faut reconnaître que d'autres pertes ne peuvent être chiffrées. Ce genre de chose n'a pas de prix. Je devrais aussi préciser que je vais partager mon temps de parole avec le député de Cumberland—Colchester.

• (1245)

Avant de siéger ici, je croyais que les politiques publiques étaient élaborées en fonction des besoins, des réels besoins de nos militaires, des gens de nos circonscriptions et de partout au pays. Depuis 1997, j'ai appris que la politique peut devenir l'ennemi naturel des politiques publiques. En fait, pour des motifs politiques à très court terme, on prend parfois des décisions qui, à long terme, ont un impact néfaste sur les Canadiens. Il n'y a pas meilleur exemple de cas où l'on a sacrifié une politique publique sur l'autel de l'opportunisme politique que celui de l'annulation du contrat des EH-101 et des décisions prises par la suite, dont voici une liste partielle.

Bien sûr, ma collègue de Saint John a parlé plus tôt des frais d'annulation de 800 millions de dollars. Il y a aussi les coûts de mise à niveau et d'entretien des Sea King, soit 600 millions de dollars; le programme d'hélicoptères de recherche du Canada, 790 millions de dollars; le soutien en service à long terme pour ce programme, 1,7 milliard de dollars; le projet des hélicoptères maritimes, 2,9 milliards de dollars; et, dans ce cas aussi, le soutien en service à long terme qui coûtera 1,7 milliard de dollars. Le coût total atteindra environ 8,5 milliards de dollars, comparativement au coût des EH-101 qui aurait été de 4,3 milliards de dollars. Même en calculant à la manière des libéraux, on voit bien que tout cela est insensé.

Les libéraux pourraient soutenir qu'en reportant les décisions comme ils l'ont fait, ils ont eu plus de temps pour faire baisser considérablement la valeur du dollar canadien et qu'ils se sont

appliqués assidûment à cette tâche depuis sept ans. Leur stratégie visait peut-être à retarder ces investissements le plus longtemps possible car chaque année de gouvernement libéral signifie un dollar canadien encore plus faible. Les libéraux essaient peut-être une tactique dilatoire, mais elle ne fonctionne pas. En dépit de leurs vaillants efforts pour réduire la valeur du dollar canadien et dévaluer notre marche vers la prospérité, ils n'ont pas réussi à réduire assez ces coûts.

Le fait est qu'en prenant une décision très politique sur une question de vie et de mort, les libéraux ont traité les militaires canadiens et leurs proches de façon rudement mesquine. Il y a des questions qui sont au-dessus de la politique de parti. Je ne crois pas qu'il y ait à la Chambre un seul député de quelque parti politique que ce soit qui n'apprécie pas grandement la contribution de nos militaires.

Nos avons beau parler en long et en large à la Chambre de notre engagement à l'égard de nos militaires à titre de représentants élus, le Cabinet a négligé les intérêts de tous les Canadiens en ne veillant pas à ce que nous ayons une armée forte et en ne respectant pas suffisamment les militaires pour leur assurer une qualité de vie, un logement convenable et une solde et des avantages suffisants. Au-delà de cela, il y a les questions d'équipement.

Le présent gouvernement a maintes fois tourné le dos aux militaires. C'en est ici l'exemple le plus énorme, car il sent la politique partisane et la manoeuvre machiavélique aux dépens de nos courageux hommes et femmes en uniforme.

Toutefois, je peux dire à la Chambre que tant que je serai député de Kings—Hants, je défendrai les intérêts de nos militaires et travaillerai à assurer que les gens de Kings—Hants et les Canadiens en général bénéficient d'une armée forte et fière, surtout à la base de Greenwood, dans ma circonscription, où les militaires ne cessent d'offrir un excellent service au Canada.

• (1250)

M. Sarkis Assadourian (Brampton-Centre, Lib.): Monsieur le Président, dans son intervention, le député a dit qu'il s'agissait d'un outrage au Parlement.

Je me demande si le député pourrait nous parler de l'outrage qu'il a fait au Parlement et à la population du Canada, au cours de la dernière législature, lorsqu'il a cédé son siège au chef du cinquième parti à la Chambre. Il a tenu pour acquis que les électeurs de sa circonscription voteraient pour le Parti conservateur. Il a démissionné de son poste et a occupé un emploi au cabinet du chef de son parti. Lorsque des élections ont été déclenchées en octobre dernier, le député s'est de nouveau porté candidat et a été élu. Je me demande s'il considère qu'il a fait, alors, outrage au Parlement et à la population canadienne.

Le président suppléant (M. Bélair): Il va sans dire que le député de Brampton s'est un peu écarté du sujet, mais le député de Kings—Hants peut répondre à la question s'il le désire.

Les crédits

M. Scott Brison: Monsieur le Président, je voudrais remercier le député pour ses observations impartiales et constructives.

C'est intéressant. En cette journée d'opposition où nous discutons de l'avenir de l'armée canadienne et du fait que le gouvernement néglige nos militaires, les députés ministériels de l'arrière-ban n'ont pas le courage d'aborder la question à l'étude. Ils préfèrent parler d'autres choses.

Le député trouve outrageux que j'aie démissionné afin de permettre au chef de mon parti de se faire élire dans ma circonscription. Si cela l'inquiète, je lui suggère d'en discuter avec son propre chef, le premier ministre, qui a été élu à la Chambre dans des circonstances similaires, après qu'un député lui eut cédé son siège. Le chef de son parti serait surpris d'apprendre que le député trouve répugnant le mécanisme qui a permis à bien des chefs de parti de siéger à la Chambre.

Si le député confiait au premier ministre qu'il trouve répugnante la tactique qui a permis à ce dernier d'être élu à la Chambre au début des années 90, il s'assurerait probablement d'une place parmi les députés de l'arrière-ban pendant encore très longtemps. Il devrait peut-être parler d'outrage au Parlement aux gens d'en face.

En fait, la population de Kings—Hants s'est très clairement prononcée le 27 novembre dernier, en me donnant de nouveau l'occasion de la représenter.

M. David Price (Compton—Stanstead, Lib.): Monsieur le Président, les discours d'aujourd'hui sont très intéressants, notamment celui du député de Kings—Hants. Il a parlé beaucoup de l'aspect financier et du dépassement des coûts. En réalité, nous avons économisé de l'argent parce que tout le projet a changé. Il ne s'agit pas du même projet qu'en 1993. Les députés d'en face ne semblent pas conscients de cela. Les systèmes de mission ne sont pas les mêmes. Les besoins sont différents.

Le plus intéressant dans tout cela, c'est de voir comment le Parti progressiste conservateur a changé son fusil d'épaule. Le système de 1993 visait seulement un hélicoptère, mais il y a depuis deux contrats différents à octroyer. C'était là une proposition du Parti progressiste conservateur. Je ne vois pas pourquoi les députés conservateurs réclament maintenant un contrat, un appareil. Le député pourrait-il m'expliquer pourquoi son parti s'est ravisé?

M. Scott Brison: Monsieur le Président, pour ce qui est des observations du député converti sur le chemin de Damas, je suis tout à fait étonné d'entendre parler ainsi le député d'en face qui, grâce à l'excellent travail qu'il a accompli lorsqu'il était dans l'opposition, nous a permis d'obtenir une bonne partie de cette information. Maintenant qu'il est de l'autre côté de la Chambre, qu'il est bien muselé et qu'il porte peut-être les lunettes teintées en rose que l'on remet à chaque candidat libéral élu, il voit peut-être les choses très différemment.

Il est évident que, si nous comparions la position que le député défendait à propos des questions militaires lorsqu'il était de ce

Les crédits

côté-ci de la Chambre à son opinion actuelle, nous constaterions qu'il est aussi cohérent sur ces questions que l'est le premier ministre au sujet de la TPS, du libre-échange ou de la déréglementation des services financiers.

• (1255)

Il a peut-être réussi son premier test à titre de membre du caucus. Il ne fait preuve d'aucune cohérence et ne respecte pas les principes ou valeurs chers à nous tous, à titre d'entités évoluant dans le milieu politique.

M. Bill Casey (Cumberland—Colchester, PC): Monsieur le Président, c'est certainement un plaisir pour moi de suivre mon distingué collègue de King—Hants, qui est très instruit sur cette question. Je salue également la députée de Saint John, qui a soulevé cette question et qui s'est toujours montrée préoccupée par la question des hélicoptères et tout ce qui touche le domaine militaire.

Ce débat m'intéresse parce que j'ai été député de 1988 à 1993 et que je faisais partie du gouvernement qui a approuvé l'achat des hélicoptères EH-101, qui seraient en service depuis quelque temps aujourd'hui, certains d'entre eux du moins. Nous aurions remplacé quelques-uns des appareils Sea King qui continuent de tomber littéralement du ciel et qui présentent un danger pour nos militaires.

Toutefois, comme nous le savons, le gouvernement libéral a annulé le marché adjugé par le gouvernement fédéral de l'époque et causé ainsi un tas d'ennuis et dépensé une fortune, soit plus de 1 milliard de dollars, sur le dos des contribuables canadiens, en frais d'annulation, en frais juridiques, en règlements et en travaux dans différents ministères. C'est mille millions de dollars qui n'auront servi à absolument rien, toute une somme pour annuler un marché.

Quand je pense aux efforts que l'on fait en Nouvelle-Écosse pour recueillir des fonds pour les hôpitaux, les services sociaux, les routes et toutes sortes de choses qui nécessitent de l'argent. Le gouvernement affirme qu'il n'aura plus d'ententes pour l'amélioration des routes et qu'il réduira les dépenses dans les soins de santé. Et pourtant, on a jeté par la fenêtre un milliard de dollars juste pour faire valoir une opinion politique. Il est déplorable que l'on ait gaspillé autant d'argent et que l'on continue de débattre de la question des hélicoptères depuis si longtemps.

Du fait de cette somme d'un milliard de dollars, le gouvernement a dû dénaturer le processus d'appel d'offres relativement aux hélicoptères afin d'exclure l'hélicoptère que le gouvernement conservateur avait commandé au début des années 90 et dont l'achat avait été annulé par les libéraux. Pour sauver la face, le gouvernement ne peut permettre que le même hélicoptère soit commandé alors que les contribuables ont dû verser un milliard de dollars en frais d'annulation.

Toute la question remonte à 1978, lorsque les libéraux eux-mêmes ont identifié la nécessité de nouveaux hélicoptères. Cela remonte donc à 23 ans. Ils n'ont rien fait à ce sujet à l'époque. Lorsque les conservateurs sont arrivés au pouvoir, en 1992, ils ont approuvé le remplacement des hélicoptères par un nouvel hélicoptère, le

EH-101, qui pouvait servir à toutes les fins. Le EH-101 devait remplacer les flottes d'hélicoptères de recherche et de sauvetage Labrador et d'hélicoptères maritimes Sea King. Cela nous aurait permis de réaliser des économies sur le plan des pièces de remplacement, de la formation des pilotes et des mécaniciens, de l'inventaire des pièces, et tout le reste.

Depuis qu'il a annulé ce contrat, le gouvernement l'a divisé en deux contrats. Maintenant, les ministériels ont divisé la dernière série de contrats entre les appareils eux-mêmes et les systèmes de mission intégrés. Étant donné que j'ai déjà travaillé dans le secteur automobile pendant un certain temps, je sais ce qui va se produire lorsque l'hélicoptère subira des avaries à l'avenir. Le fournisseur des systèmes de mission intégrés va dire que le problème ne vient pas de l'équipement électronique, mais de l'appareil lui-même, de la façon dont il a été construit et adapté aux systèmes de mission intégrés. Si on a des problèmes avec l'appareil lui-même, le fournisseur va blâmer le fournisseur de systèmes de mission intégrés. En d'autres mots, il va en coûter beaucoup plus au gouvernement.

Dans un autre domaine connexe, j'ai récemment entendu aux nouvelles un bon exemple de ce que le secteur privé fait. La compagnie Ford fabrique des automobiles pour les services policiers. Il y a une certaine incompatibilité dans l'application des sirènes et des dispositifs de communications et de télécommunications dans les voitures de police à l'heure actuelle. Tout ce matériel est si perfectionné qu'avec toutes les caractéristiques électroniques et toutes les sirènes montées sur les voitures de police, il y a un problème de compatibilité. Cela pose beaucoup de problèmes. On refuse d'honorer les garanties, car le fabricant automobile dit que c'est le fournisseur de l'équipement qui est responsable alors que le fabricant de l'équipement rejette le blâme sur le fournisseur du véhicule. La compagnie a établi une nouvelle politique. Elle veut fournir une auto de police déjà dotée du matériel spécialisé, c'est-à-dire où le matériel électronique est déjà intégré et fonctionne en harmonie avec le système électronique, le moteur, la transmission et tous les autres systèmes de base de l'automobile. La division du contrat a créé énormément de problèmes, le fournisseur du matériel spécialisé et celui de la voiture se rejetant la faute l'un sur l'autre. C'est exactement ce qui se passera avec le nouvel hélicoptère. En cas de problème, le fournisseur du système de mission prétendra que c'est la faute de quelqu'un d'autre et le fournisseur de l'appareil affirmera que le problème vient du système de mission.

• (1300)

Je sais qu'on se dirige vers l'échec. J'ai déjà assisté à un tel échec. Le secteur privé a reconnu que le processus est inefficace, mais il a tout de même été choisi. Il y aura deux fournisseurs différents et ce sont les contribuables canadiens qui feront les frais de ce programme débile d'acquisition d'hélicoptères, tout comme ils ont déjà dû payer des millions pour l'annulation du premier contrat.

Le EH-101 est et a toujours été le premier choix de l'armée. C'est l'hélicoptère qu'elle veut et qu'elle juge le mieux adapté aux missions qu'il doit remplir, mais les politiciens ont mis leur nez et ont déclaré que cet appareil ne pouvait pas être choisi parce que c'était politiquement inacceptable. Ils ont dit qu'il en fallait un nouveau, alors ils ont changé les règles pour empêcher que le fabricant du EH-101 remporte la soumission. Qui paie pour ce gâchis? Les contribuables, encore une fois.

Les crédits

EH-101 remporte la soumission. Qui paie pour ce gâchis? Les contribuables, encore une fois.

La première erreur a été commise lorsque les libéraux ont promis d'annuler le contrat d'acquisition des EH-101. Ils devraient tout simplement reconnaître qu'ils ont fait une erreur, accepter la responsabilité du milliard de dollars d'indemnités qu'ils ont imposés aux contribuables canadiens et permettre aux militaires d'acheter l'hélicoptère qui convient, au meilleur prix.

Il n'est pas question ici de choses superficielles, mais de vie ou de mort. Les libéraux devraient reconnaître l'erreur qu'ils ont commise et ne pas faire subir l'odieux de leur décision au personnel des forces armées et des services de recherche et de sauvetage.

Les lignes directrices de l'appel d'offres ont, à toutes fins pratiques, exclu l'hélicoptère EH-101. Les forces armées se verront contraintes d'utiliser un hélicoptère dont elles ne veulent pas. C'est un fait connu, dans les milieux informés, que certains de ces hélicoptères ne répondent pas, même de loin, aux besoins des forces armées. Au lieu d'avoir des hélicoptères adéquats, les forces armées se retrouveront avec un appareil dont elles ne veulent pas, et cela pour des raisons purement politiques.

Il y a toutes sortes de rumeurs qui courent. Lorsqu'il siégeait dans les rangs de mon parti, l'illustre député sur le chemin de Damas avait fait état, à la Chambre, d'insinuations, de soupçons portant sur des ententes secrètes, de promesses entre les gouvernements canadien et français, de promesses entre des villes et toutes sortes d'autres ententes politiques liées à la question des hélicoptères. Maintenant que mon collègue siège chez les libéraux, les rumeurs et insinuations se sont apparemment volatilisées.

En tant que député du gouvernement qui avait initialement pris la décision d'acheter des hélicoptères EH-101, je trouve honteux que cette décision ait été annulée. Il est également honteux que les contribuables aient été obligés de payer un milliard de dollars pour l'annulation du contrat, et maintenant de devoir payer encore davantage pour avoir des hélicoptères qui ne conviennent pas. Ces hélicoptères seront entretenus de façon inadéquate, non fonctionnelle et contraire à ce que fait le secteur privé avec la nouvelle technologie. Une fois de plus, ce sont les contribuables qui vont payer.

Comme le recommandait la députée de Saint John, j'aimerais que le gouvernement revienne sur sa décision et choisisse le meilleur hélicoptère.

M. David Price (Compton—Stanstead, Lib.): Monsieur le Président, le député de Kings—Hants n'a pas vraiment répondu à la question, mais j'ai l'habitude. Quand nous posons des questions, de l'autre côté, nous n'obtenions jamais de réponse. Ce sont des choses qui arrivent, mais je vais essayer encore une fois.

• (1305)

Le cahier des charges du Parti conservateur de 1993 faisait état de composantes distinctes, d'une plate-forme et d'un système de mis-

sion, comme dans la recommandation que j'ai faite l'an dernier au CPDNAC. J'aimerais savoir quand le PC a changé de politique.

M. Bill Casey: Monsieur le Président, j'ai une question pour le député de Compton—Stanstead.

L'an dernier, à la Chambre, il a dit: «D'après nos informations, il semblerait que l'achat du Cougar II soit assorti d'une promesse de construction d'une usine Daimler-Chrysler, sans doute à Shawinigan.» Je ne suis pas sûr de savoir où se trouve Shawinigan ni qui représente cette circonscription, mais on a là un député libéral qui demande s'il existe une promesse de construire une usine d'hélicoptères à Shawinigan. Il a ajouté: «Mais encore plus intéressant, ce marché pourrait aussi être accompagné d'une promesse de neutralité de la part du gouvernement de la France à l'occasion du prochain référendum du Québec.»

Le député pense-t-il toujours que le député de Shawinigan est en train d'arranger la construction d'une usine d'hélicoptères à Shawinigan avant d'approuver le contrat?

M. David Price (Compton—Stanstead, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux d'être ici, à la Chambre, pour parler des hélicoptères, un sujet qui n'a rien de nouveau pour moi. Je voudrais parler plus particulièrement du rôle de premier plan que joue le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux dans la gestion du projet d'hélicoptère maritime. Je partagerai mon temps de parole avec le député de Haliburton—Victoria—Brock.

Comme mes collègues qui ont pris la parole avant moi, j'ai entièrement confiance dans la capacité du ministère à administrer cet important projet d'acquisition de l'État. Le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux n'est pas seulement le principal acheteur du gouvernement fédéral, mais aussi le plus grand organisme d'approvisionnement au Canada. Cet organisme de services communs achète tout, des trombones, des services ferroviaires, de la recherche scientifique et, oui, du matériel militaire et du matériel de défense sophistiqué.

Le ministère dessert plus d'une centaine de ministères et d'organismes fédéraux, de sociétés d'État et d'organismes de service spéciaux, y compris le Parlement. Il fait affaire avec des milliers de fournisseurs, tant au Canada qu'à l'étranger. Chaque jour, les agents de négociation des marchés de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada font affaire avec divers fournisseurs, allant de simples entrepreneurs à certaines des plus grandes entreprises des secteurs de l'industrie, des finances, de la consultation et de la fabrication dans le monde.

Le ministère adjudique en moyenne 50 000 contrats par année, pour une valeur totale de 8 milliards de dollars, ce qui représente environ 57 p. 100 des dépenses fédérales annuelles au titre des biens et services.

Comme les députés peuvent le voir, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada apporte beaucoup d'expérience et d'ex-

Les crédits

pertise au projet d'hélicoptère maritime. Avec une valeur de près de 2,9 milliards de dollars, il ne fait pas de doute que ce projet est de plus grande envergure que la plupart des autres projets. C'est le plus gros projet d'acquisition parmi ceux qui sont actuellement gérés par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux.

Les mêmes principes s'appliquent. Je puis assurer à tous les députés de la Chambre que cette acquisition sera gérée avec efficacité et efficience, dans le plus grand respect de l'argent du contribuable. Je l'affirme sur la foi des 60 ans d'expérience en matière d'acquisitions diverses dont justifie le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux, qui s'est acquis une solide réputation comme organisme d'approvisionnement très compétent et professionnel. Il applique les normes les plus sévères, lesquelles sont définies dans les lois, la réglementation et les directives du gouvernement fédéral.

Comme le savent les députés, les politiques générales du gouvernement du Canada en matière d'approvisionnement et de marchés sont élaborées par le Conseil du Trésor. Ces politiques préconisent l'acquisition de biens et de services dans un contexte qui favorise l'accès, la concurrence et l'équité, au meilleur rapport qualité-prix pour le gouvernement.

La stratégie retenue pour le projet d'acquisition des hélicoptères maritimes satisfait à tous ces critères. Elle est également conforme aux principes directeurs en matière d'achats, élaborés par le ministère des Travaux publics et des services gouvernementaux.

Le ministère s'appuie sur un grand principe directeur pour l'ensemble de ses activités, à savoir l'intégrité. Le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux est déterminé à mener ses activités d'approvisionnement de façon ouverte, dans l'équité et la transparence.

● (1310)

L'intégrité de la stratégie d'acquisition des hélicoptères maritimes est incontestable. Comme l'a déjà expliqué le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, les 28 hélicoptères maritimes et les systèmes de mission intégrés connexes dont ont besoin les Forces canadiennes seront achetés dans le cadre d'un processus ouvert, axé sur l'équité et la transparence.

Le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux a défini plusieurs principes directeurs sous-jacents à son engagement de préserver l'intégrité dans l'ensemble de ses activités. Je voudrais les rappeler brièvement pour l'information des députés et pour mieux souligner la vigueur de cette stratégie d'achat.

Pour chaque achat qu'il effectue, le ministère s'engage à satisfaire les besoins opérationnels de ses clients tout en obtenant le meilleur prix possible par l'entremise du processus d'attribution des marchés. C'est pourquoi les agents d'approvisionnement ont dû travailler en étroite collaboration avec les fonctionnaires du ministère de la Défense nationale pour rédiger la lettre d'intérêt et

d'autres documents publiés en août dernier. C'est pourquoi l'achat comporte un engagement sans précédent à dialoguer avec l'industrie.

En ce qui concerne la valeur, la stratégie en matière d'achat fait en sorte que, une fois que les besoins opérationnels et techniques du client sont respectés, c'est la soumission la moins élevée qui sera choisie pourvu que les modalités et les retombées industrielles et régionales soient acceptables.

Les pratiques de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada en matière d'achat sont aussi axées sur la poursuite des objectifs nationaux du gouvernement, surtout au chapitre de la politique socio-économique. Le projet d'acquisition d'hélicoptères maritimes respecte ce principe à deux égards. Premièrement, il veille à ce que les hommes et les femmes des Forces armées canadiennes disposent de l'équipement dont ils ont besoin pour effectuer leur travail vital au nom de tous les Canadiens. Deuxièmement, il veille à ce que les retombées industrielles et régionales constituent un des principaux critères dans l'évaluation des toutes les soumissions.

Il est généralement reconnu qu'aucune entreprise canadienne n'est en mesure de fournir l'hélicoptère de base. Toutefois, il est possible que des compagnies canadiennes participent à titre de sous-traitants. Nous savons que des entreprises canadiennes peuvent produire les systèmes de mission intégrés et qu'elles ont manifesté leur intérêt à cet égard.

Comme le ministre l'a affirmé, l'objectif du gouvernement est de veiller à ce que les fournisseurs canadiens bénéficient le plus possible des deux marchés. Conformément aux principes utilisés dans le cas des acquisitions précédentes, le gouvernement cherchera à ce qu'il y ait des retombées industrielles et régionales équivalentes à la valeur des marchés, tant pour l'hélicoptère que pour le système de mission intégré.

La concurrence est un autre principe qui régit les acquisitions faites par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada. Il est incontestable que ce principe s'applique au Projet des hélicoptères maritimes. Deux processus distincts d'appel d'offres seront mis en place pour que l'État puisse se doter à la fois des hélicoptères nécessaires et du système de mission intégré, de même que bénéficier des services de soutien de longue durée dont il aura besoin, au coût le moins élevé possible.

En outre, le processus de préqualification obligatoire garantit un niveau maximal de concurrence pour les marchés, car il réduit le risque de réception de soumissions non conformes. Les députés peuvent être assurés que la concurrence sera vive pour l'acquisition de ces marchés.

Un traitement égal est un autre principe auquel adhèrent les agents des acquisitions de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada. Selon la politique du ministère, tous les fournisseurs éventuels d'un bien en particulier doivent être assujettis aux mêmes conditions.

Les crédits

Plusieurs éléments de la stratégie d'acquisition, y compris sa transparence générale, contribueront à la réalisation de ce principe. Tous les soumissionnaires éventuels auront accès aux mêmes renseignements et seront tenus au courant de toute modification dans les spécifications techniques et d'autres conditions.

Le processus d'interaction avec l'industrie lancé par le gouvernement, qui comprendra l'affichage des spécifications techniques et d'autres documents dans le site Web consacré au programme, permettra de tenir un dialogue qui fera en sorte qu'il n'y aura aucune surprise en fin de course. Avec le processus de préqualification, tous les soumissionnaires éventuels auront les mêmes possibilités de montrer qu'ils se conforment aux spécifications techniques.

Enfin, la reddition de comptes est la pierre angulaire des activités d'acquisition du ministère. Comme dans le cas de toutes les autres acquisitions, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada rendra compte de l'intégrité de tout le processus d'acquisition, du début à la fin.

Étant donné sa longue collaboration avec le ministère de la Défense nationale sur de nombreux projets, dont des acquisitions très névralgiques, le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux ne prévoit aucun problème à cet égard. Les deux ministères entretiennent des relations étroites et positives qui se manifesteront dans le Projet des hélicoptères maritimes.

• (1315)

Le gouvernement continuera d'agir de façon ouverte, équitable et transparente au fur et à mesure que le projet avancera au cours des prochains mois. Tous les maîtres d'oeuvre potentiels sont pleinement conscients des différents éléments de la stratégie d'approvisionnement du gouvernement, et toutes les soumissions seront mesurées en fonction d'un éventail de critères d'évaluation rigoureux et transparents.

Certains députés se sont demandé pourquoi le gouvernement avait décidé d'accorder les deux marchés au soumissionnaire conforme le moins disant, alors qu'il avait évalué les soumissions relatives à l'hélicoptère de recherche et de sauvetage en fonction de la meilleure valeur globale pour l'État. La réponse est simple: le processus de pré-qualification obligatoire assorti au programme d'acquisition d'hélicoptères maritimes vise à assurer que tous les hélicoptères et les systèmes intégrés de mission examinés par le gouvernement sont performants. Une fois cela établi, chaque proposition peut être évaluée sous l'angle du coût, de manière à ce que les besoins de l'État soient satisfaits au plus bas coût possible.

Le programme d'acquisition d'hélicoptères maritimes constitue un pas en avant pour ce qui est de doter les Forces canadiennes d'un équipement ultramoderne qui réponde aux besoins du XXI^e siècle. Je sais que cette question préoccupe les Canadiens d'un bout à l'autre du pays. Après avoir entendu tous les points de vue qui ont été émis sur le sujet, je pense que les députés reconnaîtront que l'approche du gouvernement est solide et qu'ils appuieront sans réserve cette entreprise.

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Monsieur le Président, le député de Compton—Stanstead nie-t-il le fait que, lorsqu'il siégeait de ce côté-ci de la Chambre, il a lui-même posé à la Chambre des questions qui ont permis de mettre à jour le manque de partialité qui fait l'objet du débat d'aujourd'hui?

À l'époque, il siégeait près de moi de ce côté-ci de la Chambre et il m'a informée qu'il voyait un problème dans le fait que le premier ministre se rendait en France pour discuter avec les autorités françaises ainsi que les représentants de l'usine Daimler-Chrysler d'un accord qui allait être conclu avec la Société Eurocopter. Il était au courant de l'affaire, parce que des gens de la Défense nationale lui en avaient soufflé mot.

Nie-t-il aujourd'hui qu'il réclamait alors un processus d'appel d'offres équitable et transparent correspondant à l'énoncé des besoins opérationnels? Qu'avons-nous aujourd'hui? Un processus ne respectant pas les besoins opérationnels.

Je ne peux m'empêcher de demander au député, pour qui j'ai le plus grand des respects, comment il peut, après avoir posé des questions à l'époque où il siégeait dans l'opposition, affirmer aujourd'hui que tout va bien et qu'il est satisfait du processus qu'il contestait à l'époque?

M. David Price: Monsieur le Président, la question est très intéressante. Les choses n'ont pas changé simplement parce que je siége maintenant de ce côté-ci de la Chambre. Des questions sont encore posées. La différence, c'est que nous y répondons.

Ce que je trouve intéressant, c'est que la députée prétend que le processus n'est pas équitable et transparent. À mon avis, il est extrêmement équitable et transparent, beaucoup plus, en fait, qu'il ne l'a été par le passé. Je le répète, si on veut réévaluer les processus antérieurs, je peux parler du processus appliqué en 1993.

En 1993, il était question du même type d'acquisition: d'une part la plate-forme et de l'autre les systèmes de mission intégrés. La seule différence, c'est qu'une seule société a présenté une offre pour les deux marchés et a obtenu le contrat.

[Français]

M. Gérard Asselin (Charlevoix, BQ): Monsieur le Président, le contenu du discours du député de Compton—Stanstead n'a aucun intérêt, aucune substance, aucune odeur.

En 1997, lorsqu'il était candidat du Parti progressiste-conservateur, il faisait des discours pour défendre les politiques du gouvernement conservateur de M. Mulroney et il dénonçait sur la place publique les agissements et les promesses du Parti libéral et du premier ministre actuel.

Comment le député, qui siége à la Chambre depuis 1997 et qui s'est fait élire, à l'époque, en dénonçant les politiques du Parti libéral, peut-il se retrouver aujourd'hui de l'autre côté de la Chambre et défendre un discours, une position qui a probablement été préparée par le ministre libéral des Travaux publics et des Services gouvernementaux?

Les crédits

M. David Price: Monsieur le Président, je trouve que c'est très facile. Dans le fond, ce qui arrive, comme je l'ai dit auparavant, c'est que maintenant, quand je pose des questions, j'ai des réponses.

• (1320)

Le Parti progressiste-conservateur, aujourd'hui, est en train de dire qu'ils ont changé leur politique. J'avais proposé, au comité, que les demandes de soumission soient faites sur deux bases: la plateforme et l'équipement des missions. Aujourd'hui, les conservateurs disent qu'ils ne sont pas d'accord avec cela. Moi, j'étais d'accord avec cela et c'est justement ce que ce gouvernement-ci est en train de faire. Je suis donc très, très confortable dans mes souliers.

[Traduction]

M. John O'Reilly (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que j'interviens dans le débat sur la motion d'aujourd'hui qui porte sur le Projet d'hélicoptère maritime.

Je félicite le député de Compton—Stanstead. Le parti a eu suffisamment confiance en lui pour le nommer au poste de vice-président du Comité de la défense nationale et des anciens combattants. Je rappelle à la député de Saint John qu'elle a également siégé avec Jean Charest alors qu'il était conservateur et qu'il a, lui aussi, quitté les rangs de ce parti pour se surpasser au sein du Parti libéral. Il semble donc que ceux qui quittent ces banquettes ont tendance à améliorer leur sort.

Je traiterai tout d'abord des faits qui nous ont été présentés. Les députés de l'opposition nous ont lancé bien des chiffres. Je crois qu'ils les ont tirés de bandes dessinées. Cette entente permettra d'économiser 1,5 milliard de dollars par rapport à l'achat que l'ancien gouvernement voulait faire.

Le contrat qui portait sur les EH-101 s'élevait à 5,7 milliards de dollars. Le contrat d'achat des hélicoptères s'élève à quelque 2,9 milliards, plus l'appareil de recherche et sauvetage, ce qui le porte à 3,7 milliards. Il y a un écart de 2 milliards, même en tenant compte des 500 millions versés en frais d'annulation, ce qui ne correspond pas aux chiffres qui ont été lancés. En annulant le contrat des EH-101, le gouvernement permet encore aux contribuables canadiens d'économiser 1,5 milliard de dollars.

Je sais que ma collègue d'en face, la députée de Saint John, se préoccupe des hommes et des femmes des Forces armées canadiennes et qu'elle veut s'assurer qu'ils ont les outils et l'appui dont ils ont besoin pour faire leur travail. C'est également une priorité pour le gouvernement. C'est la raison pour laquelle je suis heureux d'avoir la chance de parler de ce projet.

La décision de faire cette acquisition montre que le gouvernement joue son rôle de chef de file et veille à ce que les Forces canadiennes aient l'équipement voulu pour s'acquitter de leurs missions. Comme le savent les députés, au cours des deux dernières années, le gouvernement a réinvesti plus de 2,5 milliards de dollars dans la défense. De nouveaux fonds ont été annoncés ce matin à l'occasion du dépôt du Budget supplémentaire des dépenses. Com-

me le précise le récent discours du Trône, ces augmentations permettront de veiller à ce que les forces armées soient en mesure de répondre rapidement aux demandes d'aide provenant du Canada et de l'étranger.

Dans le livre blanc sur la défense, le gouvernement a précisé clairement que la modernisation des Forces canadiennes exige l'achat de plusieurs matériels clés, dont l'hélicoptère maritime. Le gouvernement donne suite à ces engagements.

Notre marine a pris possession du premier des quatre sous-marins de la classe Victoria. L'armée a acheté de nouveaux véhicules blindés légers à la fine pointe de la technologie. Les États-Unis ont emboîté le pas, tout comme la Nouvelle-Zélande, et achètent ces véhicules qui sont fabriqués à London, en Ontario. La Force aérienne recevra 15 nouveaux hélicoptères de recherche et de sauvetage et modernise les chasseurs CF-18 et les aéronefs de surveillance Aurora.

En août dernier, le gouvernement a autorisé le ministre de la Défense nationale à amorcer le processus d'acquisition de 28 nouveaux hélicoptères maritimes. Comme le ministre de la Défense nationale l'a souligné, l'acquisition d'un hélicoptère maritime apte à remplacer le Sea King vieillissant constitue sa principale priorité en matière d'acquisition d'équipement. Il est indispensable d'acquiescer un hélicoptère maritime moderne, solide et performant si nous voulons maintenir des forces polyvalentes et aptes au combat. Je souligne aussi au passage que les États-Unis utilisent toujours des Sea King et les apprécient au plus haut point.

Bien que le Sea King ait été excellent comme hélicoptère maritime, nous devons veiller à ce que les Forces canadiennes soient dotées de l'équipement leur permettant de faire face aux demandes de l'avenir. L'hélicoptère maritime est un des éléments essentiels dont ont besoin les Forces canadiennes pour s'acquiescer de l'éventail de tâches que le gouvernement peut leur confier.

L'hélicoptère maritime est utilisé dans toute une gamme de rôles, y compris la surveillance et le contrôle du territoire canadien et de ses approches, la recherche et le sauvetage, les opérations de soutien de la paix, la défense de l'Amérique du Nord, l'OTAN, la défense collective, l'aide humanitaire internationale et l'aide en cas de catastrophes.

• (1325)

L'énoncé des besoins opérationnels pour l'hélicoptère maritime décrit clairement le genre d'hélicoptère dont nous avons besoin pour exercer nos opérations maritimes. Il explique par exemple pourquoi nous avons besoin de 28 hélicoptères maritimes pour répondre à nos engagements actuels en matière de défense. Il explique quelle charge l'hélicoptère maritime doit être capable de transporter afin d'accomplir une mission qui lui est confiée et le temps de vol effectif nécessaire pour effectuer la mission.

L'énoncé explique également quel genre de système de mission intégré, par exemple les systèmes de communication, détecteurs et radar, sera nécessaire pour assurer la polyvalence de l'hélicoptère et

l'interopérabilité avec nos alliés. L'énoncé des besoins opérationnels est solide et cohérent. Il est conforme à la politique de défense actuelle et s'appuie sur des analyses opérationnelles et statistiques approfondies.

On a fait beaucoup de travail pour identifier le genre d'hélicoptère maritime dont les Forces canadiennes ont besoin pour remplir leurs missions de défense. La députée de Saint John sera sûrement contente d'apprendre que le processus d'acquisition de nouveaux hélicoptères maritimes pour les Forces canadiennes est mené de manière à obtenir le meilleur rapport qualité-prix pour les contribuables canadiens.

Comme le savent les députés, quand il faut emprunter de l'argent pour faire une acquisition, une maison ou une voiture, on veille à ce que chaque sou dépensé le soit à bon escient. On n'achète pas plus que ce dont on a besoin. On ne voudrait pas payer un dollar de plus que nécessaire. Le gouvernement comprend que l'argent dont il dispose est emprunté du contribuable et que le contribuable lui a confié le soin de dépenser cet argent à bon escient. C'est ce que fait le gouvernement dans le cas du projet d'acquisition d'hélicoptères maritimes.

Le gouvernement va acheter l'équipement dont les Forces canadiennes ont besoin au prix le plus bas à long terme pour les contribuables. Nous allons exiger le respect de nos exigences et obtenir le meilleur prix possible, compte tenu de toute la durée de vie de l'hélicoptère. Autrement dit, notre approche est très simple et très sage.

Nous allons acheter du matériel standard, et non développemental. Nous n'allons pas dépenser plus qu'il ne faut. Nous achetons strictement le nécessaire. Nous allons voir à ce que le coût d'achat et d'entretien des hélicoptères soit le plus bas possible, de manière que les contribuables réalisent des économies au bout du compte. Si ce n'est pas ce que veut dire l'expression «en avoir pour son argent», je donne ma langue au chat.

Le gouvernement aura permis aux contribuables canadiens d'économiser 1,5 milliard de dollars, par rapport au projet des EH-101 de l'ancien gouvernement. Et cela inclut les coûts liés à l'annulation et aux montants que le ministère de la Défense nationale a investis pour que les hélicoptères Labrador et Sea King continuent d'être en état de voler.

Mais l'idée n'est pas seulement d'économiser. Il faut aussi veiller à ce que les Forces canadiennes aient à leur disposition l'équipement dont elles ont besoin à un prix abordable pour les Canadiens. En entamant le processus d'acquisition de nouveaux hélicoptères, c'est précisément ce qu'a fait le gouvernement. Le gouvernement s'est engagé à fournir à nos militaires les outils dont ils ont besoin pour faire leur travail. L'acquisition d'un nouvel hélicoptère maritime fait partie de cet engagement. Nous procédons comme il le faut pour les Forces canadiennes et pour les contribuables canadiens.

Pendant le séjour au Kosovo que j'ai effectué dans le cadre du Programme Qualité de vie, j'ai été à bord d'un hélicoptère Griffon. J'ai trouvé que c'était le nec plus ultra pour voler dans une zone très encombrée et constamment dangereuse. Les membres du personnel navigant participant à la mission étaient très compétents et connais-

saient parfaitement l'appareil. Je n'ai jamais eu affaire à des gens aussi professionnels.

Je profite de l'occasion pour féliciter tous les membres de Forces canadiennes pour le travail qu'ils accomplissent en notre nom, au nom de tous les Canadiens.

M. Loyola Hearn (St. John's-Ouest, PC): Monsieur le Président, le député a dit que les chiffres cités de ce côté-ci de la Chambre semblaient venir d'albums de bandes dessinées. Il a aussi beaucoup parlé des économies que le gouvernement réalise par son appel d'offres en cours. Je rappelle au député que la demi-douzaine coûte toujours moins cher que la douzaine. Quand nous parlons des coûts, comparons les pommes avec les pommes.

Lorsque le ministre a pris la parole ce matin, il a parlé de différentes exigences qui figureront dans l'appel d'offres. Il n'a pas parlé de la communauté.

• (1330)

Une étude menée pour le ministère de la Défense nationale par un des ministères associés a montré que, en choisissant l'hélicoptère qui pouvait remplir les deux fonctions, on pouvait économiser plus de 257 millions de dollars, en dollars de 1990.

Le député accepterait-il de déposer ces chiffres pour montrer que c'était la seule avenue possible pour le gouvernement? Pourrait-il nous dire également si le gouvernement prend en considération le facteur de la communauté dans l'évaluation des offres, pour garantir que les Canadiens obtiennent le maximum pour leur argent? Nous ne parlons pas ici d'économiser des dollars, mais d'épargner des vies. Ce n'est pas la valeur monétaire qui compte, ce sont le service et le matériel que nous obtenons pour notre argent.

M. John O'Reilly: Monsieur le Président, je fournirai volontiers les chiffres que j'avais mentionnés durant mon discours. Je sais que le Parti conservateur ne pense pas aux dollars. S'il le faisait, il serait encore au pouvoir. Il a voulu consacrer des millions et des millions supplémentaires à des Cadillacs pour que ses membres circulent en véhicules blindés. C'est pour cette raison que ce parti a rétréci au point de n'avoir plus que deux députés à la Chambre des communes.

Un des deux qui restaient a vu clair et est maintenant chef du Parti libéral du Québec. Le député de Compton—Stanstead a vu clair, a traversé le parquet et est maintenant vice-président du Comité de la défense nationale et des anciens combattants. Devenir membre du parti au pouvoir équivaut à une promotion.

Nous sommes très responsables. Notre première responsabilité à titre de gouvernement est de voir à ce que les hommes et les femmes des Forces canadiennes reçoivent le matériel adéquat, la formation adéquate et l'équipement requis pour faire leur travail en toute sécurité, tout en économisant l'argent des contribuables. Voilà le rôle du gouvernement. C'est ce que nous faisons. Le Parti conservateur retombera de nouveau à deux députés s'il continue de vouloir dépenser l'argent des contribuables sans réfléchir comme il l'a fait dans le passé.

Les crédits

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Monsieur le Président, je serai heureuse de déposer les chiffres des programmes des libéraux montrant que leurs décisions relativement aux Labrador et aux hélicoptères actuels ont coûté 8,2 milliards de dollars. Devinez quoi? Nous aurons 33 hélicoptères. C'est le total. Les conservateurs avaient prévu acheter 43 appareils à un coût total de 5,8 milliards de dollars.

Les contribuables se sont fait avoir; il suffit de comparer 8,2 milliards de dollars à 5,8 milliards de dollars. Je déposerai ces documents et je n'hésite pas à le faire.

M. John O'Reilly: Monsieur le Président, je me réjouis que la députée de Saint John dépose des documents libéraux. De toute évidence, le Parti conservateur n'a pas de documents de son cru à déposer. Je serais fort heureux de voir les conservateurs déposer des documents que je pourrais alors analyser. Je suis certain que si la députée vérifie auprès de certaines personnes qu'elle a côtoyées dans le passé et qui sont maintenant libérales, ces personnes pourraient probablement lui fournir d'excellents chiffres sur lesquels n'importe quel gouvernement serait tout à fait avisé de se fonder.

M. Leon Benoit (Lakeland, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je suis heureux de parler de la motion qui est présentée en cette journée de l'opposition et je félicite la députée du Parti conservateur de l'avoir présentée.

Il s'agit d'un sujet extrêmement important, et les propos du secrétaire parlementaire du ministre m'étonnent énormément. Il semble dire que tout va pour le mieux dans le domaine militaire. Il a dit que l'équipement est excellent, que tout s'oriente dans la bonne direction et que tout va pour le mieux. Je vais revenir un peu là-dessus à la fin de mon exposé parce que le ministre de la Défense a aussi dit la même chose à une conférence de fournisseurs de matériel de défense.

Cette attitude qui consiste à dire que tout va pour le mieux n'augure rien de bon pour le remplacement des hélicoptères ou du matériel militaire en général. Pareille attitude de la part du ministre et du secrétaire parlementaire m'inquiète grandement.

La motion dont nous sommes saisis vise à garantir un processus juste et transparent pour le remplacement des appareils Sea King. Personne ne contestera que les Sea King ont besoin d'être remplacés. Toutefois, cette motion risque d'être complètement inopportune.

• (1335)

La rumeur courait ce matin que le gouvernement avait déjà un plan pour résoudre le problème des Sea King, à savoir doter les hélicoptères de sièges éjectables. Dieu sait que nous ne pouvons pas nous permettre de perdre autant de pilotes qu'il y a d'hélicoptères qui tombent du ciel!

Le projet du gouvernement—et c'est seulement une rumeur—est de munir les hélicoptères de sièges éjectables, et il semble que le fournisseur peut les munir aussi d'un canot pneumatique. Le pilote devra le gonfler une fois tombé à l'eau, mais un canot pneumatique sera attaché au siège et tout ira bien. Le gouvernement n'a pas

encore trouvé le moyen d'ouvrir le toit de l'hélicoptère ni d'autres petits détails du genre, mais il a un plan pour résoudre le problème du Sea King. Je plaisante. Je veux évidemment faire de l'humour, mais ce n'est pas vraiment drôle.

Mon neveu a piloté un Sea King à partir de Halifax pendant cinq ans environ. Il semble qu'il ne s'en est pas trop fait tant qu'il a été célibataire et sans enfant. Il savait que ces appareils éprouvaient régulièrement des problèmes, qu'ils faisaient assez souvent des atterrissages forcés. Il savait qu'il volait dans des conditions parmi les pires jamais vues.

Mon neveu est un jeune homme. Il était déjà titulaire d'une licence de pilote professionnel lorsqu'il est entré dans l'aviation. Il a piloté un F-18. Malheureusement, le gouvernement a réduit ce programme tout de suite après son entrée dans les forces armées. Il a donc piloté des Sea King. Il tenait à faire partie des forces armées. Il voulait bien faire ce travail, et c'est ce qu'il a fait. Pendant toute la durée de son contrat, il a piloté un Sea King.

J'ai le sentiment que son attitude a changé lorsque son premier enfant est né. En tant que parents, nous pensons souvent à la vie de façon différente lorsque nous avons à assumer cette responsabilité supplémentaire d'un enfant. J'ai senti au moment où il a eu cet enfant qu'il n'était vraiment pas heureux de voler à bord de ces vieux Sea King. Il savait que le risque pour lui était plus grand que ce qui était nécessaire. Il est prêt à prendre des risques. Je n'ai jamais eu le sentiment qu'il voulait éviter les risques. Cependant, il savait que les risques étaient supérieurs à ce qu'on pouvait s'attendre de façon raisonnable.

Pour cette raison, lorsqu'est venu le temps de renouveler le contrat, il n'a pas voulu voler à bord des Sea King. Il a voulu revenir dans le programme des F-18. On y avait perdu des pilotes. Il était formé sur un aéronef bimoteur, tout comme les F-18. Il y avait beaucoup de similarités, ce qui semblait un peu surprenant. Il a donc dit au gouvernement qu'il voulait la garantie qu'il pourrait à nouveau voler à bord des F-18 si on renouvelait son contrat. Il n'a pu obtenir cette garantie. Ainsi, nous avons perdu un pilote avec des années d'expérience car le gouvernement n'a pris aucun engagement sérieux à l'égard de nos militaires.

Je vais parler de l'attitude du ministre et de ce qu'il a dit récemment à cette conférence. Cependant, avec ce type d'attitude, je ne crois qu'il y ait beaucoup d'espoir pour l'avenir des Forces canadiennes tant que ce ministre et ce gouvernement seront au pouvoir. Cela m'inquiète vivement.

Le programme de remplacement des Sea King n'est rien de nouveau. Ces appareils remontent à 1964. Ils ont près de 40 ans. Lorsqu'il a commencé à les piloter, mon neveu avait un peu moins de 25 ans. Il était beaucoup plus vieux que les Sea King. Ce n'est même pas juste de comparer les âges; cela va le faire paraître très vieux.

Le remplacement des Sea King a été envisagé pour la première fois au début des années 70. Nous voici en 2001 et je ne crois pas que le gouvernement soit encore vraiment décidé à les remplacer. Je ne pense pas qu'il y ait cet engagement de sa part.

Les crédits

• (1340)

Les deux modèles d'hélicoptères de recherche et de sauvetage, le Sea King et le Labrador, dont se sert l'aviation aujourd'hui devaient être remplacés par le EH-101.

Les députés du Parti conservateur et ceux du gouvernement ont une discussion animée là-dessus, soutenant chacun de leur côté que leur programme est moins coûteux. La réalité, c'est que si on compare des pommes avec des pommes, si on fait une comparaison juste, équipement pour équipement, on constate que le programme proposé par le gouvernement conservateur était bien plus avantageux que celui qu'envisagent maintenant les libéraux.

Les 500 millions de dollars qui ont été versés à l'annulation du contrat sont perdus. Le coût de remplacement des hélicoptères s'en trouve donc plus élevé quand on compare des pommes avec des pommes et des oranges avec des oranges. Quand on achète un hélicoptère militaire, la carcasse de l'appareil représente probablement moins que la moitié du coût total. L'équipement qu'on y ajoute représente la part du lion. C'est cela qu'il faut examiner quand on compare des pommes avec des pommes et des oranges avec des oranges.

Les députés ministériels n'ont pas répliqué de façon convaincante aux arguments soulevés par les députés conservateurs. On a fait le tour de la question. Je vais donc parler un peu plus du manque général d'engagement du gouvernement fédéral envers les militaires.

Ce que nous avons entendu la semaine dernière à la conférence des associations de la défense est renversant. Le ministre de la Défense et le chef d'état-major de la Défense ont tous deux déclaré que la situation des Forces canadiennes, avec moins de 60 000 soldats, était meilleure qu'à la fin de la guerre froide, alors qu'elles comptaient 80 000 hommes et femmes en uniforme.

Le ministre responsable des Forces armées canadiennes a déclaré que tout allait va pour le mieux, que les forces armées étaient en meilleur état qu'il y a dix ans et que nous faisons de l'excellent travail. Quelqu'un qui ignorerait tout de la situation des forces armées pourrait se dire que c'est formidable si la situation est meilleure qu'il y a dix ans.

Malheureusement pour le ministre, l'orateur qui l'a suivi n'était autre que le major-général MacKenzie, un homme très respecté au sein des Forces armées canadiennes et un analyste des Forces armées canadiennes dont la compétence est reconnue. Il a déclaré, immédiatement après le ministre, que les forces armées n'étaient pas en mesure de combattre et que les haut gradés devraient avoir le droit de le dire. Il a dit clairement que les forces armées comptent dans leurs rangs des hommes et des femmes remarquables. Le problème tient plutôt au manque de détermination, de la part du gouvernement, de remplacer du matériel comme les hélicoptères Sea King. Le problème, c'est aussi la formation insuffisante et les budgets insuffisants mis à la disposition des forces armées. Le peu d'argent qui a été ajouté aujourd'hui à leur budget ne va pas résoudre le problème.

Immédiatement après que le ministre eut dit que tout allait bien, le lieutenant général MacKenzie a déclaré que rien ne va plus. Au

cours de la conférence des associations militaires, lorsqu'il a demandé s'il y avait dans l'auditoire des personnes qui croyaient sincèrement que les forces armées étaient en meilleur état qu'il y a dix ans, personne n'a levé la main.

Ceux qui connaissent la situation des forces armées savent bien que si un ministre de la Défense déclare, au cours d'une conférence comme celle-ci, que tout va bien et que la situation des forces armées est meilleure qu'il y a dix ans, c'est qu'il ignore tout de la situation ou qu'il ne s'en soucie pas. C'est l'un ou l'autre.

Quand un ministre pense de la sorte et tient ce genre de discours, comment peut-on espérer que les Sea King soient remplacés de façon convenable? Comment espérer obtenir du matériel adéquat dans quelque secteur que ce soit? Quel espoir y a-t-il d'obtenir de bons uniformes pour les hommes et les femmes qui servent dans les forces armées?

Lorsque j'étais porte-parole adjoint de mon parti en matière de défense nationale, il y a trois ans, nous débattions des uniformes des soldats et de choses aussi élémentaires que les trouses personnelles. Nous en débattions depuis déjà quelques années. Aujourd'hui, nous envoyons nos militaires en mission sans matériel et sans uniforme adéquats. Comment peut-on traiter ainsi les membres des forces militaires? C'est répugnant.

• (1345)

Je sais que mon temps est écoulé. Je partage mon temps de parole avec le député d'Edmonton-Centre-Est.

M. Lynn Myers (Waterloo—Wellington, Lib.): Monsieur le Président, à la lumière des commentaires qu'ils font, il est très clair que les députés de l'opposition ne sont pas du tout intéressés à aider les militaires. Il semble également qu'ils veulent faire une croix sur le Canada atlantique parce que, après tout, c'est cette partie du pays qui va profiter de la mesure que nous prenons.

Les députés de l'opposition ont parlé d'ingérence politique. Ils devraient être les derniers à faire la leçon aux autres en matière d'ingérence politique, surtout depuis certains commentaires faits par leur porte-parole, le député de Calgary-Nord-Est, qui a déclaré que l'on devrait utiliser la clause nonobstant pour se débarrasser des cibles en matière de recrutement fixées par le tribunal des droits de la personne dans le but de diversifier la composition ethnique et la représentation des deux sexes au sein des forces armées. Voilà un bel exemple d'ingérence politique.

Il a ajouté que les proportions prescrites de femmes et de membres des minorités visibles dans les forces armées avaient compromis le potentiel de combat de nos militaires. Il devrait avoir honte. Enfin, il a demandé si on allait forcer des autochtones à servir dans la marine. C'est insensé et dangereux. Cela ne résume-t-il pas les valeurs que défendent ces gens?

Mardi dernier, le député de St. Albert a diffusé un communiqué de presse dans lequel il indiquait que le gouvernement s'était lancé dans de folles dépenses. L'un des ministères où l'on dépensait de l'argent était celui de la Défense nationale. Le député pourrait-il

Les crédits

parler au député de St. Albert et lui dire de vérifier ses faits? Pourrait-il s'assurer qu'il appuie les dépenses que nous faisons, avec raison, dans le domaine militaire?

M. Leon Benoit: Monsieur le Président, nous avons tout à fait raison de nous inquiéter de voir que le gouvernement s'est lancé dans les folles dépenses. Le problème c'est qu'il a ses priorités tout de travers.

Avec le peu d'argent que le gouvernement réinjectera dans le budget de la défense cette année, ce budget ne se rapprochera même pas un peu de ce qu'il était lorsque nous sommes arrivés ici, en 1993. En dépit du fait que les salaires ont augmenté, que tous les frais ont augmenté, ce budget n'atteint pas le niveau de 1993. Le gouvernement ne se soucie pas le moins du monde de l'armée. Il préfère accorder plus d'argent au ministère du Développement des ressources humaines pour que la ministre puisse l'utiliser afin que les libéraux en retire des retombées politiques. C'est cela le problème.

C'est à ce genre de choses que servent les dépenses supplémentaires. Ce sont des dépenses inacceptables qui démontrent que le gouvernement n'a aucune idée de la façon de fixer ses priorités. L'armée, qui protège les citoyens et le pays, devrait être une des premières priorités du gouvernement fédéral. Cependant, il n'y a aucun engagement envers l'armée. La semaine dernière, nous avons vu le ministre de la Défense prendre la parole à une conférence et déclarer que les choses allaient mieux qu'il y a dix ans. Toute personne branchée sur la réalité sait que c'est une affirmation totalement ridicule.

M. Paul Szabo (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.): Monsieur le Président, dans son discours, le député a dit que le coût actuel du projet serait plus élevé qu'il ne l'était auparavant.

Je dirai à la Chambre que le coût des EH-101 était de 5,7 milliards de dollars, moins le coût des hélicoptères de recherche et de sauvetage, ce qui nous ramène à une différence de 2 milliards. Si nous soustrayons la pénalité de 500 millions de dollars et le coût additionnel d'exploitation de la flotte existante, il reste encore des économies de 1,5 milliard de dollars.

Le député a tout à fait tort. Ce projet ne coûtera pas plus cher. En fait, il coûtera 1,5 milliard de dollars de moins aux contribuables canadiens.

M. Leon Benoit: Monsieur le Président, ce genre d'observation prouve à quel point les députés libéraux d'arrière-ban sont prêts à jouer le rôle de marionnettes. Ils obtiennent l'information du ministre et n'hésitent pas à lancer ces chiffres à gauche et à droite.

Ils savent bien que ces chiffres ne se comparent pas. Ils savent bien que ce qu'on achète maintenant n'est pas la même chose que ce qu'on devait acheter dans le contrat que les conservateurs avaient conclu avant les élections de 1993. Ils savent bien que c'est malhonnête de présenter ces chiffres de la façon dont ils sont présentés aujourd'hui.

• (1350)

M. Peter Goldring (Edmonton-Centre-Est, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir dans ce

débat sur la motion de la députée de Saint John, et je remercie mon collègue de Lakeland de partager son temps avec moi.

Dans sa motion, la députée de Saint John demande que la Chambre exhorte le gouvernement à prendre des mesures afin de s'assurer que l'acquisition de matériel maritime soit menée de manière à obtenir le meilleur rapport qualité-prix pour les contribuables canadiens. Elle s'inquiète en particulier de la politique d'achat d'hélicoptères maritimes. Cependant, je suis sûr que beaucoup de députés à la Chambre conviendront qu'il existe des problèmes d'achat généralisés dans les Forces canadiennes. Je voudrais donc extrapoler un peu et parler de ces autres problèmes.

En tant qu'ancien membre de l'Aviation royale du Canada dans les années soixante, je suis en mesure de comparer le matériel et le nombre d'effectifs que nous avions alors par rapport à celui que nous avons aujourd'hui. Je me rappelle de cette époque. Nous étions fiers du matériel que nous avions alors. Même s'il a été quelque peu modernisé au fil des ans, ce sentiment de fierté que nous avions semble avoir disparu aujourd'hui dans de nombreux secteurs de l'armée à cause de problèmes d'achat et des retards apportés à l'achat de matériel nécessaire.

Un exemple qui mérite d'être examiné est la réduction récente du temps de patrouille des avions Aurora, qui a été ramené de 19 200 heures, à l'arrivée au pouvoir des libéraux, en 1993, à 11 500 heures aujourd'hui et que l'on veut encore abaisser au nombre inacceptable de 8 000 heures par an. Pourtant, une recommandation écrite du chef de la force aérienne faisait clairement ressortir que des conséquences inacceptables s'ensuivraient si le nombre d'heures passait sous les 11 500.

Compte tenu de l'utilisation accrue du passage du Nord-Ouest et du nombre croissant de vols dans la zone polaire, on pourrait soutenir que notre présence et notre souveraineté dans le Grand Nord ne saurait être assurées qu'avec une augmentation, et non une diminution, du nombre d'heures de patrouille. Rappelons-nous du passage du bâtiment américain *Manhattan* dans les eaux arctiques, qui avait constitué une menace pour notre souveraineté dans ces eaux, il y a à peine quelques années de cela.

Nous avons des généraux qui utilisent des mots comme «dépassées» pour décrire nos Forces armées. C'est honteux. Deux millions de Canadiens ont fièrement servi dans les Forces canadiennes au siècle dernier. L'un après l'autre, des gouvernements ont miné la capacité opérationnelle de nos Forces dans de nombreux secteurs, y compris les patrouilles dans les eaux arctiques et l'entretien de l'équipement.

Récemment, on n'a pas trouvé de camions militaires pour transporter des canons à l'occasion des cérémonies qui ont eu lieu sur la colline du Parlement. Nous avons dû faire appel à un service de remorquage. Et ce n'est qu'un exemple pour illustrer l'intérêt que nous portons à l'entretien. Je dirais que ce problème d'entretien prévisible aurait dû être anticipé et réglé. Quel espoir avons-nous si nous avons besoin de ces services outre-mer? Y a-t-il des services canadiens de remorquage en Bosnie?

On a constaté récemment des problèmes de moisissure dans l'alvéolage des ailes de nos CF-18, un autre problème d'approvisionnement. Est-ce qu'on planifie? Pense-t-on qu'il faudra éven-

tuellement remplacer les CF-18? Que fait-on dans ce sens aujourd'hui, et quand prévoit-on remplacer ces appareils? Est-ce qu'on sera toujours ici en train de discuter des mêmes choses dans 30 ans? Les CF-18 ont été acquis dans les années 1970.

Un problème a récemment été signalé à l'effet que le fond de nos chars de type Leopard était tellement usé qu'on pouvait le percer avec un tournevis. Pour régler le problème, on a soudé des plaques sur le plancher des tanks plutôt que de remplacer la coque qui date de plus de 30 ans.

• (1355)

Plus récemment encore, une autre stratégie en matière d'acquisition a soulevé des interrogations. On a signalé l'abandon de casernements en Alberta, quatre ans à peine après leur construction. L'explication était que des centaines de crevasses étaient apparues dans les fondations, autre problème d'approvisionnement.

Il n'y a jamais eu pire preuve de l'absence de pouvoir mobilisateur du Canada que les incidents survenus dernièrement en haute mer, quand 10 p. 100 de notre équipement militaire a été retenu sur un navire jusqu'à ce que nous allions le reprendre en montant à bord de force. Devrions-nous envisager de doter les forces armées d'une capacité d'approvisionnement et de transport lourd? Je pense que oui. À cause de notre incapacité d'assurer le transport lourd, une société de transport maritime nous a vraiment mis dans l'embarras au yeux du monde entier.

Comble de disgrâce, seulement un des deux hélicoptères chargés d'intercepter le navire a réussi à se rendre sur les lieux, l'autre ayant dû rebrousser chemin à cause d'ennuis mécaniques.

On n'a pas vraiment prêté l'oreille aux préoccupations exprimées par des membres actuels et anciens des Forces canadiennes concernant leur santé. On leur a dit récemment qu'ils sont vraisemblablement responsables des maux physiques mystérieux dont ils se plaignent, apparemment parce qu'il s'inquiètent outre mesure. Bref, ils sont malades parce qu'ils sont préoccupés par leur état de santé.

Curieusement, les hauts gradés en Europe et dans les pays membres de l'OTAN n'ont pas adopté la politique à courte vue de leurs homologues canadiens. Parmi le personnel militaire non canadien, on reconnaît de plus en plus l'uranium appauvri comme un contaminant possible qui inquiète au plus haut point.

C'était hier le 10^e anniversaire de la guerre du Golfe et nous l'avons souligné avec un peu d'aigreur parce que nous refusons toujours d'admettre que les soldats qui ont servi dans cette guerre sont des anciens combattants.

En tant que pays, nous devons manifester un engagement renouvelé à l'égard du bien-être futur de nos militaires. À maintes reprises, j'ai constaté que, chaque fois qu'on rappelle aux Canadiens que les libertés dont ils bénéficient font suite aux sacrifices passés et présents de nombreux membres de nos forces armées, ils répondent généreusement et avec reconnaissance. Les préoccupations concernant le bien-être de nos militaires devraient être partagées par tous et inscrites dans les manuels et les directives sur les opérations militaires. Ce sont des militaires qui portent le flambeau

Article 31 du Règlement

au nom des victimes de la guerre et qui doivent protéger la paix et les libertés dont les Canadiens bénéficient aujourd'hui.

En terminant, je félicite la députée de Saint John pour l'initiative qu'elle a prise et j'appuie sa motion sans la moindre réserve.

M. Paul Szabo (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.): Monsieur le Président, la stratégie d'acquisition annoncée par le gouvernement comprend un processus de présélection dans le cadre duquel les principales exigences techniques seront communiquées aux soumissionnaires dans les meilleurs délais, ainsi que les critères de conformité technique des hélicoptères canadiens et des systèmes de mission.

Le député ne pense-t-il pas que l'envoi de lettres d'intérêt, l'établissement d'un dialogue avec l'industrie de l'aérospatiale et la mise en place d'un processus de présélection est dans le meilleur intérêt du Canada, des militaires et des contribuables? arrivée

M. Peter Goldring: Monsieur le Président, je connais bien l'industrie de la construction, où les procédures de présélection sont fréquentes, et je crois que le processus doit être suffisamment transparent. Il arrive que cette présélection soit trop spécialisée. Le processus doit être ouvert au plus grand nombre d'entreprises admissibles à soumissionner. Le moment venu d'examiner les propositions, il est toujours temps de sélectionner les offres sincères.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

• (1400)

[Traduction]

LA JOURNÉE INTERNATIONALE DE LA FEMME

Mme Paddy Torsney (Burlington, Lib.): Monsieur le Président, le 8 mars est la Journée internationale de la femme; c'est l'occasion de célébrer les talents et les réalisations des femmes et de mesurer le travail à faire, au Canada et ailleurs sur la planète, pour que les femmes puissent s'épanouir dans tous les aspects de leurs vies.

Le thème de cette année au pays, «Les multiples voix des Canadiennes, la voie vers des changements concrets!», incite les femmes à promouvoir le respect et la tolérance pour que toutes les femmes et tous les hommes puissent poursuivre leurs rêves sans discrimination.

Mercredi je serai l'hôte du cinquième déjeuner annuel de Burlington à l'occasion de la Journée internationale de la femme et je recevrai la révérende Allison Barrett, ministre de la First Unitarian Church de Hamilton. Elle inspirera nos invités, y compris des élèves de l'école secondaire, et les encouragera à poursuivre leurs efforts en vue de mener la carrière qui les enthousiasme, qu'elle soit traditionnelle ou non traditionnelle.

Article 31 du Règlement

Je remercie la révérende Barrett de son travail généreux; elle transmet cet important message, elle encadre les autres et elle témoigne du fait que les femmes s'engagent dans une vaste gamme de domaines, qu'elles peuvent faire une différence et qu'elles agissent en ce sens.

Je remercie aussi ma famille et ma collectivité qui me permettent de prendre ma place à la Chambre, une institution qui fut interdite aux femmes à un moment donné.

* * *

LA COUR SUPRÊME DU CANADA

M. Vic Toews (Provencher, Alliance canadienne): Monsieur le Président, au cours des deux dernières décennies, les juges de la Cour suprême se sont lancés dans une série d'expériences constitutionnelles de sorte que le pouvoir judiciaire a remplacé par ses propres préférences juridiques et sociales celles des représentants élus de la population.

Un des leaders de cet activisme judiciaire fut l'ancien juge en chef du Canada, Antonio Lamer. Il est maintenant à la retraite, mais les décisions qu'il a prises, ou auxquelles il a participé, continueront d'affecter les principes et les institutions de notre démocratie.

Lors d'une récente entrevue, un autre juge de la Cour suprême, le juge Bastarache, a mis en garde le pays contre les périls du gouvernement par le pouvoir judiciaire préconisé par l'ancien juge en chef.

La Chambre et les gens du Canada devraient féliciter le juge Bastarache et les autres juristes qui reconnaissent les dangers de l'anarchie juridique et constitutionnelle que reflètent les arrêts de l'ancien juge en chef. Nos principes et institutions démocratiques sont trop importants pour qu'on laisse le pouvoir judiciaire non élu s'en emparer.

* * *

[Français]

LA MUNICIPALITÉ D'AMOS

M. Guy St-Julien (Abitibi—Baie-James—Nunavik, Lib.): Monsieur le Président, l'eau potable de la municipalité canadienne d'Amos, en Abitibi, est la meilleure eau à boire en Amérique du Nord et même au monde, a décrété le jury du Berkeley Springs International Water Tasting Awards, à Berkeley Springs, en Virginie occidentale.

Amos s'est vu décerner la médaille d'or dans la catégorie «Eau municipale» de la XI^e édition de cette compétition internationale, la plus importante du genre au monde.

La qualité particulière des eaux souterraines dans la région d'Amos découle de la présence d'un esker.

J'invite les gouvernements à appuyer la communauté d'Amos dans ses efforts pour devenir un centre d'interprétation des eaux de l'esker.

[Traduction]

LA SEMAINE NATIONALE DU GÉNIE

M. Andy Savoy (Tobique—Mactaquac, Lib.): Monsieur le Président, en tant qu'ingénieur professionnel agréé, c'est pour moi un honneur et un privilège d'informer la Chambre que la Semaine nationale du génie débutera sous peu. d'équivalent

Depuis sa création en 1992, la Semaine nationale du génie célèbre l'excellence des ingénieurs canadiens. La présidente d'honneur de cette année, l'astronaute canadienne Julie Payette, inaugurerait la Semaine nationale du génie le 2 mars à Ottawa en présentant le premier prix du Great Canadian Engineering Space Quest à son gagnant.

La Semaine nationale du génie permet de célébrer le patrimoine canadien du génie et de faire connaître le rôle que joue le génie dans notre vie quotidienne. Du 3 au 11 mars, des activités se tiendront partout au Canada. Elles ciblent les jeunes canadiens afin de leur montrer que le génie est une carrière excitante, amusante et enrichissante.

Je lève mon chapeau aux 157 000 ingénieurs qui, chaque jour, nous aident à bâtir un pays meilleur et plus sûr.

* * *

NORTHUMBERLAND

M. Paul Harold Macklin (Northumberland, Lib.): Monsieur le Président, c'est un fait que les collectivités rurales éprouvent de nombreux problèmes à obtenir accès à la technologie et à l'utiliser. C'est pourquoi, le 9 janvier dernier, j'ai lancé ma première grande initiative à titre de député de Northumberland, à savoir la mise sur pied d'un comité consultatif sur l'innovation, la recherche et la technologie.

Ce comité est en train d'élaborer une vision selon laquelle les collectivités de Northumberland peuvent travailler ensemble pour faire en sorte que nos enfants puissent bénéficier d'un avenir prospère sans avoir à quitter leur région.

Je félicite les membres talentueux qui forment ce comité pour leur travail acharné et leur dévouement. Je me réjouis à l'idée de travailler avec le comité en vue de concrétiser sa vision d'un avenir prometteur et novateur pour les nombreuses générations à venir.

* * *

● (1405)

LA RECHERCHE-DÉVELOPPEMENT

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, Alliance canadienne): Monsieur le Président, en avril 1999, il a été proposé au gouvernement de construire au Canada une installation de recherche sur les neutrons pour effectuer des travaux sur les matériaux de pointe dans les laboratoires de Chalk River.

Article 31 du Règlement

Cette installation revêt une importance cruciale pour les industries et les universités canadiennes si nous voulons qu'elles mettent au point des matériaux de pointe pour pouvoir affronter la concurrence mondiale. Si nous voulons que le Canada préserve son indépendance économique, nous devons continuer de devancer la concurrence en créant de nouveaux matériaux et de nouvelles industries.

Toutes les innovations dépendent de la découverte et de la mise au point de nouveaux matériaux pour la médecine, l'exploitation minière, l'aérospatiale, les industries de l'optique ou de l'énergie.

Le Canadien Bert Brockhouse, qui travaille à Chalk River, a mis au point une méthode maintenant employée dans le monde entier pour visualiser le mouvement des atomes. Pour cette réalisation exceptionnelle, il a été l'un des lauréats du prix Nobel de physique, en 1994.

Pour continuer d'avoir de belles réussites comme celle-là, le Canada doit investir dans la recherche fondamentale. J'exhorte le gouvernement à agir dès maintenant et à débloquer le financement nécessaire pour construire l'installation de recherche sur les neutrons, à Chalk River.

* * *

[Français]

LES REVENDEICATIONS DES FEMMES

Mme Diane Bourgeois (Terrebonne—Blainville, BQ): Monsieur le Président, en 1918, devant les membres du Sénat canadien qui était appelé à se prononcer sur le droit de vote des femmes, Laurent-Olivier David prononçait cette phrase: «Laissons ces pauvres jeunes filles de 21 ans à leur piano, à leur broderie ou à leur dentelle et, surtout, aux occupations qui les prépareront à devenir de bonnes et pratiques ménagères.»

À l'époque, les revendications des femmes s'inscrivaient dans un contexte d'industrialisation et d'urbanisation. Aujourd'hui, c'est dans un contexte de mondialisation que s'inscrivent leurs revendications.

Parce qu'elles ont droit à leur part des retombées économiques, politiques et sociales auxquelles elles contribuent, les femmes doivent participer aux discussions entourant la Zone de libre-échange des Amériques et être entendues par les chefs des trente-quatre États. C'est une question d'équité.

* * *

[Traduction]

LE CONTRÔLE DES ARMES À FEU

M. John Harvard (Charleswood St. James—Assiniboia, Lib.): Monsieur le Président, les députés de l'opposition continuent de confondre réalité et fiction, en ce qui concerne le programme d'enregistrement des armes à feu. Permettez-moi de dissiper cette confusion.

Le gouvernement n'entend pas privatiser le programme canadien d'enregistrement des armes à feu. Il étudie la possibilité de faire appel à des entrepreneurs pour s'assurer que le système est le plus efficace et le plus rentable possible, tout en continuant d'améliorer

la sécurité publique. Nous le devons bien aux contribuables canadiens.

Par ce système, le gouvernement ne compromet pas les renseignements personnels des Canadiens. Toute nouvelle technologie servira uniquement à améliorer les mesures rigoureuses déjà en place pour protéger la vie privée.

Le gouvernement a donné une information claire sur les coûts et les avantages. Plus de 2 600 permis ont été refusés ou révoqués au nom de la sécurité publique, et 65 000 ventes d'armes qui pouvaient être dangereuses ont été retardées pour permettre une enquête plus poussée.

Le système en place contribue à empêcher que des armes à feu ne tombent entre les mains de personnes qui ne devraient pas en avoir. Les faits sont clairs. Il est regrettable que les détracteurs du programme refusent d'en tenir compte et d'avouer que le système marche bien.

* * *

[Français]

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES SERVICES GOUVERNEMENTAUX

Mme Marlene Jennings (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, Lib.): Monsieur le Président, dernièrement, à la Chambre, des bloquistes et des alliancistes ont dirigé des attaques injustifiées contre le ministre des Travaux publics concernant un dossier d'immigration.

En effet, on a accusé le ministre d'avoir utilisé son statut de député à des fins non justifiées et d'entretenir des liens avec la mafia.

Je trouve inacceptable que certains tentent par tous les moyens de salir la réputation d'un homme reconnu pour son travail sérieux et honnête, un député dévoué et soucieux du bien-être de la collectivité. Par ces accusations, c'est aussi la réputation de la communauté italienne que l'on salit.

Je suis toutefois heureuse que certains des députés de l'opposition se soient rétractés en admettant que leurs attaques étaient allées trop loin, mais je déplore qu'ils n'aient pas présenté des excuses officielles au ministre, et je les invite à le faire sans plus tarder.

* * *

[Traduction]

L'HONORABLE GILDAS MOLGAT

M. Inky Mark (Dauphin—Swan River, Alliance canadienne): Monsieur le Président, c'est avec beaucoup de tristesse que je prends la parole aujourd'hui pour rendre hommage à un homme de ma circonscription de Dauphin—Swan River, soit l'honorable sénateur Gil Molgat. À venir jusqu'à l'année dernière, nous assistions à des événements communautaires ensemble.

Le sénateur Molgat venait de Ste-Rose-du-Lac, au Manitoba. Le sénateur Molgat a eu une longue et distinguée carrière en politique. Il a d'abord siégé à l'Assemblée législative du Manitoba de 1953 à 1970, année où il a été nommé au Sénat par le premier ministre Pierre Trudeau.

Article 31 du Règlement

Le sénateur Molgat a été élu vice-président du Sénat en 1983, nommé chef adjoint de l'opposition en octobre 1991 et leader adjoint du gouvernement au Sénat en novembre 1993. Il est devenu Président du Sénat en 1994.

• (1410)

À mon arrivée au Parlement en 1997, le sénateur Molgat s'est montré très amical à mon égard. Il m'a accueilli chaleureusement et m'a tout de suite mis à l'aise.

Au nom de l'Alliance canadienne et des gens de Dauphin—Swan River, je transmets mes plus sincères condoléances à M^{me} Molgat et à sa famille. Son départ touche tous les Manitobains.

* * *

[Français]

LES ACTES DE COURAGE

M. Dominic LeBlanc (Beauséjour—Petitcodiac, Lib.): Monsieur le Président, le 9 janvier dernier, trois individus de ma circonscription ont fait preuve d'un courage exemplaire.

Un groupe de onze motoneigistes, originaires des Pays-Bas et de Moncton, étaient en excursion dans le comté de Kent, sur la rivière Bouctouche.

À un certain moment, la glace a cédé sous le poids des motoneiges. Alors que certains sont parvenus à se tirer de cette fâcheuse position, quatre motoneigistes étaient prisonniers des eaux glacées.

C'est alors que Ronald Allain, David Small et Louis Godbout ont porté secours à ces motoneigistes, évitant ainsi de tristes conséquences.

[Traduction]

Il y a quelques semaines, la municipalité de Bouctouche a reconnu leur courage. C'est avec fierté et admiration que je demande aux députés de la Chambre de se joindre à moi pour les féliciter de leur héroïsme et les en remercier.

* * *

LES TRANSPORTS

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Monsieur le Président, le ministre des Transports a finalement reconnu qu'il fallait procéder à la réfection de nos routes. C'est ce que réclame le NPD depuis des années. Je suis ravie que le ministre ait enfin compris le message.

Il est toutefois malheureux que le gouvernement libéral ait opté pour une solution aussi répréhensible. Le gouvernement libéral ne fait qu'accorder aux grandes villes le pouvoir de prélever plus de taxes et d'impôt. Ainsi, les villes pourront percevoir l'argent nécessaire pour améliorer le réseau routier et le transport en commun.

Les Canadiens n'ont pas à payer plus de taxes municipales. Le gouvernement fédéral perçoit déjà assez de taxes et d'impôt, y compris la taxe sur l'essence. Il doit cesser d'accumuler tout l'argent à Ottawa pour permettre au ministre des Finances de se vanter des énormes excédents qu'il enregistre.

Par ailleurs, le gouvernement libéral ne tient aucunement compte des besoins du Canada rural. Le transport en commun est évidemment important, mais les régions rurales ont, elles aussi, besoin d'aide. Encore une fois, le gouvernement libéral prouve qu'il est contre les régions rurales, contre le nord du Canada.

Il n'est pourtant pas si difficile d'améliorer le réseau routier et le transport en commun au Canada. Permettre aux grandes villes de prélever plus de taxes et d'impôt n'est pourtant pas la solution au problème. Le gouvernement libéral devrait dépenser judicieusement l'argent des contribuables et collaborer avec tous les ordres de gouvernement, les provinces, les municipalités et les premières nations, pour améliorer le réseau routier dans les secteurs tant urbains que ruraux du Canada.

* * *

[Français]

L'ANNÉE INTERNATIONALE DES BÉNÉVOLES

Mme Suzanne Tremblay (Rimouski-Neigette-et-la Mitis, BQ): Monsieur le Président, l'Organisation des Nations Unies a décrété 2001 comme l'Année internationale des bénévoles. Nous sommes invités à partager ou à continuer de partager nos ressources personnelles pour répondre aux nombreux besoins de notre société.

S'impliquer comme bénévoles, c'est contribuer à l'élaboration d'une société plus humaine. Le recrutement de bénévoles est conditionnel à la survie de plusieurs organismes à but non lucratif.

Si la santé d'une société démocratique peut être jugée à la qualité de l'engagement bénévole de ses citoyens, le Québec n'est pas en reste puisqu'un million de citoyennes et de citoyens sont déjà engagés dans l'action bénévole. Mais la diversité des besoins de nos communautés trouve toujours une place pour notre collaboration à son mieux-être.

Je joins ma voix à celle de toutes les personnes qui profitent de la générosité des leurs pour exprimer ma gratitude aux bénévoles du Québec et du Canada.

* * *

LE CHAMPIONNAT UNIVERSITAIRE CANADIEN DE VOLLEY-BALL

M. Jean-Guy Carignan (Québec-Est, Lib.): Monsieur le Président, demain débutera au PEPS de l'Université Laval le Championnat universitaire canadien de volley-ball masculin.

Cet événement sera une magnifique opportunité pour les jeunes athlètes des quatre coins du pays de se mesurer aux meilleurs de leur catégorie.

[Traduction]

Dans le cadre de cet événement, les joueurs de l'équipe de volley-ball de l'Université Laval, le Rouge et Or, auront l'occasion de se mesurer à huit des meilleures équipes du Canada, y compris les favoris et champions nationaux en titre, les Bisons du Manitoba.

[Français]

En tant que représentant de la grande région du Québec métropolitain, je me dois de souligner les performances exceptionnelles de l'équipe du Rouge et Or de l'Université Laval.

Trois fois championne nationale au cours de la dernière décennie, elle a conservé un fiche parfaite lors de la saison régulière, soit 12 victoires et aucune défaite.

L'équipe du Rouge et Or a également remporté le championnat provincial face aux Carabins de Montréal, le 25 février dernier.

[Traduction]

Au nom de tous les députés, je souhaite bonne chance à toutes les équipes participant au championnat et en particulier au Rouge et Or.

* * *

L'AGRICULTURE

M. Gerald Keddy (South Shore, PC): Monsieur le Président, après avoir subi beaucoup de pressions de la part de l'opposition, le ministre de l'Agriculture va enfin annoncer un programme d'aide aux producteurs.

• (1415)

Il y a trois problèmes auxquels le ministre doit remédier. Premièrement, les agriculteurs canadiens ne sont toujours pas à armes égales aujourd'hui. Le Canada consacre l'équivalent de 0,78 p. 100 de son PIB pour soutenir l'agriculture alors que les États-Unis y consacrent l'équivalent de 1,07 p. 100 de leur PIB.

Deuxièmement, le coût des intrants augmente à un rythme alarmant. Le prix du carburant pour les tracteurs, moissonneuses-batteuses et autres machines agricoles est passé de 37¢ le litre à plus de 50¢ le litre pour la campagne agricole commençant en 2000. Le prix de l'engrais azoté est passé dans certains cas de 16¢ la livre à 40¢ la livre ce printemps.

Troisièmement, la valeur des produits a diminué considérablement. En 1996, le producteur de blé recevait 5,05 \$ le boisseau. Aujourd'hui, le même boisseau de blé rapporte 2,45 \$. La même année, le canola rapportait 10 \$ le boisseau, mais il ne rapporte plus que 5,18 \$ le boisseau aujourd'hui. Il nous faut deux autres choses . . .

Le Président: La députée de Laval-Centre a la parole.

* * *

[Français]

LES DROITS DES FEMMES

Mme Madeleine Dalphond-Guiral (Laval-Centre, BQ): Monsieur le Président, en octobre dernier, la Marche mondiale des femmes occupait toutes les tribunes internationales. Canadiennes et Québécoises marchaient pour faire valoir leurs revendications, tant aux plans provincial, fédéral, qu'international. «Équité, oui, violence, non», disaient-elles.

Ces marcheuses avaient compris que le pouvoir leur appartient et qu'elles ont le devoir de se l'approprier. Pourtant, les attitudes

Questions orales

sexistes tiennent toujours le haut du pavé: iniquité salariale, non-reconnaissance de l'apport sociopolitique des femmes, refus de reconnaître l'égalité des sexes.

Le Canada, qui se targue d'être le meilleur pays au monde et qui ne sait pas respecter les femmes, les mères, les travailleuses, est un bien mauvais modèle. Encore une fois, ceux qui prêchent la démocratie de par le monde se défilent savamment.

Mais ces femmes, ces marcheuses, ces porteuses de messages persisteront dans leur démarche, jusqu'à la reconnaissance pleine et entière de leurs droits. Et le Bloc québécois les appuie sans réserve.

QUESTIONS ORALES

[Traduction]

LE CONSEILLER EN ÉTHIQUE

M. Stockwell Day (chef de l'opposition, Alliance canadienne): Monsieur le Président, depuis presque deux ans maintenant, le premier ministre se bute à des questions de l'opposition concernant l'affaire Shawinigan, mais, hier, il s'est carrément cassé le nez.

Il a déclaré sans équivoque à la Chambre que, lorsqu'il a été élu, il a révélé au conseiller en éthique qu'on lui devait de l'argent pour la vente de ses actions du terrain de golf. Hier, le conseiller en éthique a contredit cette affirmation. J'ai la déclaration publique des actifs à déclarer du premier ministre. On n'y trouve aucune mention de la dette de plus de 200 000 \$ résultant de la vente des actions du terrain de golf.

Ma question est simple. Pourquoi le premier ministre n'a-t-il pas déclaré au conseiller en éthique la somme qu'on lui devait pour la vente des actions du terrain de golf, alors qu'il aurait dû le faire?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, j'ai confié tous mes actifs à mon avocate, qui est ma fiduciaire, et c'est elle qui a eu des discussions avec tout le monde. Elle a informé le conseiller en éthique ou son personnel. À ce moment-là, ces gens étaient très occupés parce que tous les ministres faisaient la même chose.

Ils ont été informés. Nous n'étions pas tenus de déclarer ce genre d'actif, mais elle l'a déclaré quand même. C'est exactement ce que le conseiller en éthique a dit. Il a dit que ce n'était pas une obligation et qu'elle l'avait fait dès le départ.

M. Stockwell Day (chef de l'opposition, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le 8 juin 1999, le premier ministre a dit lui-même que c'était une obligation. C'est ce qu'il a dit. Il aurait dû le faire.

Il a prêté de 200 000 \$ à 300 000 \$ à quelqu'un pour l'achat de ses actions du terrain de golf. Il a négligé de le déclarer au conseiller en éthique. S'il ne l'a pas fait, c'est parce qu'il ne voulait pas que le conseiller en éthique soit au courant de cela.

Questions orales

Pourquoi a-t-il caché un actif valant plus d'un quart de million de dollars au conseiller en éthique? Ce n'est pas dans le dossier. Cela n'y est pas.

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, j'ai confié tous mes actifs à ma fiduciaire. J'ai vérifié encore une fois auprès d'elle hier, et cet actif a été déclaré aux personnes compétentes à ce moment-là.

Elle me l'a répété. Elle a dit qu'elle avait discuté de mon dossier avec le conseiller en éthique et son personnel. Elle a déclaré cet actif en mon nom après que je lui ai confié mes actifs quelques jours après mon entrée en fonction en tant que premier ministre. Ce n'était pas un problème pour moi, mais bien un problème pour elle.

M. Stockwell Day (chef de l'opposition, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je suis désolé, mais il n'a pas déclaré cet actif en 1993. En fait, trois années se sont écoulées. Il pensait que le chat ne sortirait jamais du sac, mais lorsque la transaction a avorté en 1996, il a été forcé d'avouer au conseiller en éthique qu'il avait ce prêt de 200 000 \$. On lui alors donné trois ans pour vendre les actions ou pour les déclarer. Il n'a rien fait pendant trois ans encore, jusqu'à ce que l'opposition le force à agir.

Nous voyons qu'il a d'abord caché cet actif au conseiller en éthique, puis qu'il l'a caché à la Chambre et qu'il a essayé de le cacher aux Canadiens. Pourquoi. . .

Le Président: Le premier ministre a la parole.

• (1420)

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, le conseiller en éthique a parlé aujourd'hui. Il a écrit une lettre à la presse aujourd'hui pour répéter ce qui est clair. Nous avons clairement expliqué à maintes reprises qu'il n'y a eu aucun conflit d'intérêts, qu'il n'y avait aucun lien entre le terrain de golf et l'auberge, que je n'ai rien fait de mal et que j'ai respecté toutes les règles, ce que la GRC a dit également.

J'ai toujours suivi les lignes directrices. Je n'ai induit personne en erreur. Je répète que mes actifs ont été confiés à ma fiduciaire et que tous les renseignements pertinents ont été fournis aux personnes compétentes dans les premiers jours suivant notre accession au pouvoir en 1993.

Mme Val Meredith (South Surrey—White Rock—Langley, Alliance canadienne): Monsieur le Président, les actions que le premier ministre avait dans le terrain de golf étaient détenues par sa société de portefeuille, J C Consultants, et avaient été placées dans une fiducie sans droit de regard.

Le code en matière de conflit d'intérêts prévoit que le titulaire d'une charge publique ne peut détenir des avoirs dans une fiducie sans droit de regard qu'avec l'approbation du conseiller en éthique.

Dans ce cas-ci, c'est le premier ministre qui a informé le conseiller en éthique que ses actions posaient un problème. Quand le premier ministre a-t-il appris que ses actions posaient un problème, et qui le lui a dit?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, le conseiller en éthique a examiné cela quatre fois. Il connaît tous les faits.

Je suis devenu premier ministre. J'avais vendu mes actions avant d'être assermenté. J'avais vendu mes intérêts dans l'hôtel six mois plus tôt. Le lendemain du jour où je suis devenu premier ministre, j'ai transféré, comme tout le monde, mes biens à ma fiduciaire. Celle-ci a dû en parler au conseiller en éthique, qui m'a envoyé un certificat confirmant que tout était correct. Il l'a répété maintes fois publiquement.

Mme Val Meredith (South Surrey—White Rock—Langley, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le premier ministre assume les fonctions de premier ministre depuis 1993 et ce n'est qu'après qu'il eut communiqué avec le conseiller en éthique, le 27 janvier 1996, qu'il a commencé à exercer des pressions pour que l'Auberge Grand-Mère, à côté, obtienne des prêts et des subventions.

Le premier ministre a assuré que l'hôtel avait obtenu des prêts de la BDC, la Banque de développement du Canada, et d'immigrants-investisseurs ainsi que des subventions des Ressources humaines.

Le premier ministre n'a-t-il pas agi davantage comme un homme d'affaires soucieux de son actif que comme un député ordinaire?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Comme un député responsable, monsieur le Président. En tant que député de Saint-Maurice, une circonscription qui affichait un taux de chômage de 19 p. 100, le premier ministre se devait de s'assurer que tout projet créateur d'emplois ait accès aux mêmes subventions que toute autre entreprise de toute autre circonscription.

J'ai fait mon devoir de député. Je le fais depuis 38 ans et je vais continuer de défendre les intérêts des gens de ma circonscription.

* * *

[Français]

LA ZONE DE LIBRE-ÉCHANGE DES AMÉRIQUES

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, le ministre des Affaires intergouvernementales a réagi aujourd'hui aux propos de M^{me} Louise Beaudoin, la ministre des Relations internationales du Québec, en déclarant que le Québec avait le droit constitutionnel de ne pas mettre en application certaines dispositions de l'éventuel traité de la Zone de libre-échange des Amériques.

Compte tenu que le gouvernement fédéral sait que le Québec ne se déclarera pas lié par des engagements pris par le Canada sans avoir préalablement donné son accord, ne serait-il pas plus avisé de procéder à une véritable consultation plutôt que de se comporter avec arrogance?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, les provinces sont consultées dans certains domaines. On m'informe même que c'est un ancien sous-ministre de l'Éducation du Québec qui mène la négociation au nom de tout le monde.

Alors tout le monde est impliqué mais, en relations internationales, c'est nous qui représentons tous les Canadiens.

C'est sûr que le gouvernement provincial peut sortir et ne pas accepter le libre-échange dans les domaines de juridiction provinciale.

Mais cela serait surprenant de la part du Bloc québécois, parce qu'ils disent que la solution à tous les problèmes depuis des années, pour eux, c'était le libre-échange.

• (1425)

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, il faut avoir du toupet. Le premier ministre a mené une campagne contre le libre-échange et, aujourd'hui, il est en train d'en faire le mérite.

Son ministre nous traite, traite le gouvernement du Québec d'irresponsable.

Mais qui donc est irresponsable? Celui qui préserve ses champs de compétence, qui réclame d'être impliqué directement dans la négociation le concernant, ou celui qui négocie sans mandat dans des domaines qui ne sont pas les siens, sans transparence, sans mécanisme démocratique, et en cachette? Qui donc est irresponsable?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, tout d'abord, le député parle de la campagne électorale qui a porté sur le libre-échange. Je n'étais pas candidat lors de cette élection-là, en 1988. C'est une élection à laquelle je n'ai pas participé.

Quant au reste, tout comme cela se fait pour tous les traités, c'est exactement le même procédé qui a été suivi lorsque nous avons négocié le libre-échange avec le Mexique et les États-Unis.

Lorsque nous avons des accords avec les gouvernements d'autres pays, c'est toujours le même procédé qui est suivi. Ensuite, lorsque le traité est accepté, si la province ne veut pas le mettre en vigueur, elle ne le fait pas, et tout le monde. . .

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

M. Pierre Paquette (Joliette, BQ): Monsieur le Président, ce n'est pas parce qu'on a utilisé un système pour l'Accord de libre-échange avec les États-Unis ou avec le Mexique que ce système était nécessairement bon.

D'ailleurs, les discussions préliminaires aux négociations de la Zone de libre-échange des Amériques sont bien mal engagées, puisque le gouvernement du Québec, entre autres, déplore que les consultations ne sont, en fait, que des séances d'information trop brèves pour être efficaces.

Comment le gouvernement peut-il prétendre parler au nom de tous? Comment peut-il laisser croire que l'entente qui sera négociée sera appliquée par les provinces, puisque plusieurs clauses de l'entente référeront inévitablement à des compétences exclusives des provinces dans lesquelles le gouvernement fédéral n'a absolument rien à voir?

L'hon. Stéphane Dion (président du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre des Affaires intergouvernementales, Lib.): Monsieur le Président, dans cette fédération très décentralisée. . .

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. L'honorable ministre a la parole.

L'hon. Stéphane Dion: Monsieur le Président, depuis 1930, la jurisprudence constitutionnelle fait en sorte qu'une province, dans ses champs de compétence, peut ne pas appliquer un traité international.

Mais ce qui est irresponsable de la part de la ministre Beaudoin, c'est d'avoir dit, hier, que si elle ne se sent pas suffisamment consultée, elle n'appliquera pas l'accord.

Premièrement, elle est pleinement consultée et, deuxièmement, on applique un accord quand il est bon pour les Québécois. S'il est bon pour les Québécois, elle l'appliquera, bien entendu.

M. Pierre Paquette (Joliette, BQ): Monsieur le Président, tous les premiers ministres des provinces, incluant celui du Québec, ont exigé du gouvernement fédéral un accord formel sur le rôle des provinces dans la négociation.

Même l'actuel ministre de l'Industrie, alors qu'il était premier ministre de Terre-Neuve, était de cet avis.

N'est-il pas vrai que cette demande conjointe de toutes les provinces exige du gouvernement fédéral une véritable implication des provinces et non pas de petites et courtes séances de briefing, comme c'est le cas présentement?

L'hon. Stéphane Dion (président du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre des Affaires intergouvernementales, Lib.): Monsieur le Président, les provinces sont pleinement consultées. . .

Des voix: Oh, oh!

L'hon. Stéphane Dion: . . . à telle enseigne que le gouvernement du Québec a été incapable de nommer un seul domaine où il y avait un désaccord de fond entre lui et le ministre du Commerce international représentant notre gouvernement.

* * *

[Traduction]

L'AGRICULTURE

M. Dick Proctor (Palliser, NPD): Monsieur le Président, ma question s'adresse au premier ministre et elle fait suite à la réponse décevante, voire pathétique, qui vient d'être annoncée il y a une heure, au sujet de la crise agricole.

Les agriculteurs canadiens disent au gouvernement qu'en 1993, lorsqu'il était aux prises avec un problème de déficit, ils ont été là pour l'épauler et ont accepté d'énormes compressions. Or, mainte-

Questions orales

nant qu'ils ont un problème, ils ne reçoivent aucune aide significative du gouvernement.

Pourquoi le gouvernement continue-t-il de nier la réalité, de nier l'existence d'une énorme crise dans le secteur agricole et pourquoi ne fait-il rien à cet égard?

L'hon. Lyle Vanclief (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, le député sait que le gouvernement s'est engagé à être là pour épauler les agriculteurs et qu'il n'a pas fini de les aider.

Je viens d'annoncer il y a quelques minutes l'octroi d'un demi-milliard de dollars supplémentaire. Cela équivaut à la part fédérale de 60 p. 100. Lorsque les provinces verseront leur part de 40 p. 100, l'aide atteindra 830 millions de dollars.

• (1430)

Des voix: Bravo!

M. Dick Proctor (Palliser, NPD): Monsieur le Président, cette explosion de joie compensera peut-être le peu d'applaudissements que le ministre a reçus de la Fédération canadienne de l'agriculture.

Les 500 millions de dollars annoncés aujourd'hui correspondent exactement à la somme que la Saskatchewan réclamait pour elle seule, pas pour l'ensemble du pays. Cela représente environ 2,30 \$ l'acre. C'est à peu près trente fois moins que ce dont certains agriculteurs disent avoir besoin.

Ma question s'adresse au premier ministre en sa qualité de chef du gouvernement. Ne va-t-il pas retourner faire ses devoirs et concevoir un véritable programme d'aide pour les agriculteurs canadiens?

L'hon. Lyle Vanclief (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, je conseille au député d'aller chez lui le week-end prochain et de recommander au ministre de sa province d'investir un peu d'argent, car elle ne versera même pas sa part de 40 p. 100, selon ce que m'ont dit certains de ses représentants.

La Saskatchewan a dit qu'elle ne veut pas appuyer ses agriculteurs plus qu'elle ne le fait actuellement. Le gouvernement accordera son aide si la province fait sa part. Si elle ne la fait pas, nous n'accorderons pas d'aide.

* * *

LE CONSEILLER EN ÉTHIQUE

Le très hon. Joe Clark (Calgary-Centre, PC): Monsieur le Président, ma question s'adresse au premier ministre, qui ne peut pas blâmer sa fiduciaire. Quand le premier ministre a été assermenté en 1993, les lignes directrices en vigueur à l'époque l'obligeaient à produire un rapport officiel sur tous ses actifs n'étant pas spécifiquement exemptés. Légalement, une créance n'est pas un actif exempté. Elle doit être déclarée officiellement.

Dans le premier rapport qu'il a produit comme premier ministre, pourquoi le premier ministre n'a-t-il pas déclaré la créance relative aux actions du club de golf de Grand-Mère? Pourquoi ne s'est-il pas conformé aux lignes directrices en vigueur?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, pour la milliardième fois, je me suis conformé aux

lignes directrices énoncées à ce moment-là par le conseiller en éthique. La fiduciaire a fait son travail comme n'importe quel autre employé de la fiduciaire. Nous devons le faire, et nous l'avons fait.

J'ai reçu ensuite une lettre de M. Wilson, qui disait que je m'étais conformé aux lignes directrices en vigueur au mois de novembre 1992.

Le très hon. Joe Clark (Calgary-Centre, PC): Monsieur le Président, le premier ministre a déclaré que M. Jean Carle n'était aucunement lié au dossier de l'auberge. Puis il a changé de refrain.

Il a dit avoir déclaré l'argent qui lui était dû sur ses actions du club de golf. Le conseiller en éthique a donné une version différente. Le premier ministre a soutenu qu'il ne cachait rien à personne. Or, il n'a pas dit au conseiller en éthique qu'il avait téléphoné à deux reprises au président de la banque, et qu'il l'avait ensuite convoqué au 24, promenade Sussex.

Il est temps de laver la réputation du premier ministre. Le premier ministre accepte-t-il de demander à M. le juge Ted Hughes d'examiner toutes les preuves pour déterminer s'il y a eu conflit d'intérêts et d'en faire rapport ensuite à la Chambre des communes?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, le chef du cinquième parti a dit la semaine dernière qu'il n'avait pas la moindre preuve. Il a invité les Canadiens à lui donner des informations.

Il a dit aux journalistes qu'il partait à la pêche. Pendant cinq semaines, il a pêché, mais il n'a rien pris. Il devrait avoir honte d'être à la Chambre des communes aujourd'hui et de défendre l'ancien président de la banque, qui a tenté de faire passer sa pension de 170 000 \$ à 460 000 \$, mais qui s'est fait prendre par le vérificateur général.

* * *

L'ÉCONOMIE

M. Jason Kenney (Calgary-Sud-Est, Alliance canadienne): Monsieur le Président, les mauvaises nouvelles économiques continuent de tomber aux États-Unis et le ministre des Finances continue de nous seriner que le ralentissement de l'économie n'est pas un problème.

Pourquoi le ministre ne s'engage-t-il pas à présenter un budget reflétant le nouveau climat économique et nous protégeant mieux d'un ralentissement possible?

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, le député sait que j'ai déclaré dès le début que le Canada n'était pas à l'abri des conséquences d'un ralentissement économique aux États-Unis.

J'ai également déclaré que c'est pour cette raison que la prudence qui sous-tend notre exposé économique d'octobre est si importante pour protéger nos recettes fiscales. Il importe également de reconnaître que les mesures entrées en vigueur le 1^{er} janvier pour contrer le ralentissement au Canada sont plus importantes que ce qui s'est fait à cet égard dans n'importe quel autre pays industrialisé.

Questions orales

M. Jason Kenney (Calgary-Sud-Est, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le ministre sait que les réductions d'impôt envisagées aux États-Unis, même les plus modestes, seront nettement supérieures aux allègements fiscaux dont il a parlé, qui représentent environ 47 milliards de dollars en quatre ans lorsque l'on en soustrait l'augmentation des cotisations au RPC, la réindextation et le gel de l'impôt.

• (1435)

Que prévoit-il faire du côté de l'impôt pour accroître la compétitivité du Canada face aux États-Unis? Ses discours creux ne suffisent pas.

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, les allègements fiscaux représentent 17 milliards de dollars par année. C'est six fois les allègements envisagés par George Bush.

Quant à la compétitivité du Canada, en plus de la réduction de l'impôt des sociétés et de l'impôt sur les gains en capital, le gouvernement a consacré des sommes encore jamais vues à la recherche et au développement, ce qui contraste avec le programme de l'Alliance. Le gouvernement a consacré des sommes importantes à l'éducation et aux chaires de recherche, contrairement à ce que ferait l'Alliance.

Le gouvernement a placé l'économie canadienne sur des bases solides pour l'avenir même si l'Alliance s'opposait à ses mesures en ce sens.

* * *

[Français]

LA ZONE DE LIBRE-ÉCHANGE DES AMÉRIQUES

Mme Francine Lalonde (Mercier, BQ): Monsieur le Président, alors que le gouvernement fédéral nous répète constamment qu'il consulte abondamment les gouvernements des provinces, le ministre québécois de l'Industrie et du Commerce, Guy Julien, a affirmé que le gouvernement fédéral ne consultait pas mais informait plutôt les provinces. En cela, ces affirmations sont corroborées par les groupes sociaux qui ont rencontré le ministre du Commerce international.

Comment un gouvernement peut-il soutenir procéder à de très nombreuses consultations avec les provinces, compte tenu des dénonciations faites par le ministre Guy Julien?

[Traduction]

M. Pat O'Brien (secrétaire parlementaire du ministre du Commerce international, Lib.): Monsieur le Président, les faits sont les faits. Le ministre du Commerce international a rencontré très récemment les ministres du Commerce de toutes les provinces, dont celui du Québec.

Il a eu un entretien en tête-à-tête avec le ministre du Commerce du Québec. Leur rencontre devait durer environ trois heures, mais ils n'ont même pas eu besoin de tout ce temps.

[Français]

Mme Francine Lalonde (Mercier, BQ): Monsieur le Président, il y a une forte différence entre être informé et être impliqué et le gouvernement devrait le comprendre.

La Commission des institutions de l'Assemblée nationale du Québec a réclamé que l'entente sur la Zone de libre-échange des Amériques soit soumise à l'approbation de l'Assemblée nationale et de toutes les assemblées législatives pour les sujets relevant de leurs compétences avant d'en assurer la mise en oeuvre.

Le premier ministre entend-il procéder de la même façon et soumettre cet accord à l'approbation de la Chambre des communes avant de l'accepter officiellement?

[Traduction]

M. Pat O'Brien (secrétaire parlementaire du ministre du Commerce international, Lib.): Monsieur le Président, c'est très clair. Notre ministre du Commerce international est un fier Québécois, et le premier ministre aussi. Je pense que les intérêts du Québec sont très bien protégés dans ce dossier.

Comme je l'ai expliqué et comme il a été mentionné dans le débat de la semaine dernière à la Chambre, on suivra le processus normal. Lorsque le gouvernement du Canada sera convaincu que l'accord commercial proposé sert les intérêts du Canada, il le signera et le présentera à la Chambre pour qu'on en débâte pleinement.

Le ministre a accepté la tenue d'un débat informatif au préalable. Toutefois, on suivra le processus normal. On pourra apporter des amendements et on votera ensuite sur la mesure législative.

* * *

LE SERVICE CORRECTIONNEL DU CANADA

M. Randy White (Langley—Abbotsford, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le docteur Earnest Dick, du pénitencier de Matsqui, a récemment déclaré qu'en tout temps, 80 p. 100 des détenus étaient drogués à l'héroïne. C'est un bilan remarquable du programme de tolérance zéro après sept années d'application. C'était à la même émission télévisée au cours de laquelle le solliciteur général a dit à quel point la situation était horrible.

Le solliciteur général pourrait peut-être nous éclairer et dire à la Chambre comment il est possible qu'il y ait suffisamment de drogue dans un établissement pour qu'il y ait toujours 80 p. 100 des détenus qui soient drogués.

L'hon. Lawrence MacAulay (solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, comme mon collègue le sait pertinemment, et comme je lui ai déjà dit, les résultats positifs aux tests de dépistage des drogues ont baissé de 39 p. 100 à 12 p. 100.

Nous sommes parfaitement conscients du fait que nous faisons face à un problème de drogue dans nos établissements. C'est pourquoi nous avons installé des détecteurs ioniques. C'est pourquoi nous allons avoir des chiens dans les établissements. C'est aussi la raison pour laquelle nous allons prévoir des fouilles de toutes les

Questions orales

personnes, y compris les employés, dans chacun des établissements afin de pouvoir endiguer le flot de drogues et faire de la sensibilisation. . .

Le Président: Le député de Langley—Abbotsford a la parole.

• (1440)

M. Randy White (Langley—Abbotsford, Alliance canadienne): Monsieur le Président, il faut plus que des détecteurs ioniques et des chiens, car il y a une demi-heure environ, cinq employés du pénitencier de Kingston ont été suspendus pour trafic de stupéfiants à l'intérieur de l'établissement.

Selon l'avocat-conseil de la Couronne, aucune accusation n'a été portée. Si ce trafic avait eu lieu à l'extérieur de l'établissement, les intéressés auraient fait l'objet d'une mise en accusation. Le solliciteur général pourrait-il nous dire comment il se fait qu'il est plus facile et moins risqué sur le plan légal de se livrer au trafic de stupéfiants à l'intérieur de l'établissement qu'à l'extérieur?

L'hon. Lawrence MacAulay (solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, mon collègue soulève une question qui fait l'objet d'une enquête de la GRC, mais je pense que ce qu'il a dit avant cette déclaration montre à quel point il est important de mettre en place les mesures que le gouvernement a prévues pour veiller à ce que les drogues ne puissent plus rentrer dans les établissements et s'assurer que les détenus connaissent les conséquences pour leur santé. Ils se condamnent peut-être même à mort en utilisant des aiguilles et des drogues.

* * *

[Français]

LA ZONE DE LIBRE-ÉCHANGE DES AMÉRIQUES

M. Michel Gauthier (Roberval, BQ): Monsieur le Président, hier, à notre suggestion, nous demandions au premier ministre de rendre accessibles aux membres du Comité permanent des affaires étrangères, qui s'occupe de cette question, les documents qui serviront aux négociations lors du Sommet des Amériques. Le premier ministre nous a répondu qu'il consulterait son ministre.

Je lui demande aujourd'hui la question suivante. A-t-il eu l'occasion de consulter son ministre et a-t-il l'intention de les rendre disponibles, comme ce sera le cas à Québec?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, je vais en parler à mon ministre, qui est à l'extérieur du pays en ce moment. Je lui en parlerai aussitôt que j'en aurai la chance.

Nous avons déjà rendu publique la position du Canada. Elle est même sur le site Web du gouvernement. Alors, les députés peuvent y accéder très facilement. Nous allons rendre publics tout ce que nous pouvons rendre publics.

D'un autre côté, il nous faut respecter les engagements qu'on a pris vis-à-vis d'autres pays, à savoir que s'ils ne veulent pas qu'on rende publics les documents qu'ils nous donnent, nous allons les garder confidentiels.

M. Michel Gauthier (Roberval, BQ): Monsieur le Président, le gouvernement du Québec fait exactement ce que fait le gouvernement américain.

Doit-on comprendre que, pour le premier ministre, ce que le gouvernement américain fait, c'est-à-dire rendre disponibles aux parlementaires les documents de négociations, c'est là manquer à sa parole à l'endroit des partenaires?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, c'est une conférence où le Canada occupera le fauteuil de la présidence. Il est très important que j'aie suivi toutes les règles qui ont été convenues avant la conférence pour pouvoir la mener à bon port.

Je vais rendre publics tous les documents que je peux rendre publics. Cela me fera énormément plaisir. Mais je ne ferai rien qui pourra diminuer ma crédibilité vis-à-vis de tous les 34 chefs de gouvernement qui seront là.

* * *

[Traduction]

LA DÉFENSE NATIONALE

M. John Cummins (Delta—South Richmond, Alliance canadienne): Monsieur le Président, pendant le tremblement de terre qui s'est produit hier, à 35 milles au sud-ouest de Seattle, l'institutrice de ma fille, dans Delta, a trébuché contre son bureau et ses élèves se sont cachés sous leurs pupitres.

Lorsque le gros tremblement de terre frappera le Lower Mainland, il faudra attendre que l'aide vienne d'Edmonton, à 750 milles de là, parce que le gouvernement a fermé la base militaire de Chilliwack. Les ingénieurs des forces armées américaines seront mieux placés pour venir en aide aux habitants de la Colombie-Britannique que nos propres forces armées.

Pourquoi les Canadiens doivent-ils se tourner vers leur voisin du Sud pour de l'aide, pour assurer leur sécurité? Pourquoi le gouvernement a-t-il abandonné la troisième ville en importance au Canada?

L'hon. Art Eggleton (ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, ce n'est tout simplement pas vrai. Il existe un Plan national de soutien en cas de tremblement de terre et nous sommes prêts, en cas d'urgence, à mettre les forces armées à contribution et à dépêcher des services de soutien dans la région.

Des forces régulières sont basées à Esquimalt et à Comox. Des troupes régulières sont basées en Colombie-Britannique. Nous pouvons aussi compter sur des unités de réserve à la grandeur de la province et faire appel à tout moment à de l'aide provenant d'autres régions du pays, comme nous l'avons fait lorsque d'autres désastres se sont produits au Canada.

M. John Cummins (Delta—South Richmond, Alliance canadienne): Monsieur le Président, c'est pitoyable. Une route d'État s'est effondrée à Puget Sound, des viaducs ont été fermés et l'aéroport de Seattle a été fermé.

Questions orales

● (1445)

Si jamais un tremblement de terre majeur frappe la Colombie-Britannique ou plutôt quand cela se produira, les basses terres continentales de la province seront isolées du reste du Canada. Nous devons nous en remettre aux Américains pour assurer notre sécurité. Pourquoi le gouvernement a-t-il abandonné la Colombie-Britannique?

L'hon. Art Eggleton (ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, encore une fois, c'est tout à fait faux. Nous avons un Plan national de soutien en cas de tremblement de terre. Nous pouvons compter sur des troupes. Lorsque la tempête de verglas a frappé, lorsqu'il y a eu des inondations au Saguenay et que la rivière Rouge a débordé, chaque fois qu'il a fallu, nous avons pu dépêcher des troupes à différents endroits du pays.

Nous avons déjà des troupes régulières et des troupes de réserve en Colombie-Britannique. Au besoin, mais j'espère que ce ne sera jamais nécessaire, nous aurons recours au Plan national de soutien en cas de tremblement de terre.

* * *

L'AGRICULTURE

M. Murray Calder (Dufferin—Peel—Wellington—Grey, Lib.): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre de l'Agriculture.

Voici des mois que les députés de ce côté-ci, tant ceux des régions urbaines que des régions rurales, font pression sur le ministre afin qu'il obtienne des fonds supplémentaires pour aider les agriculteurs à surmonter ces temps difficiles. Le ministre a annoncé aujourd'hui une aide supplémentaire d'un demi-milliard de dollars en faveur des agriculteurs.

J'aimerais savoir ce que représente cette aide conjuguée aux autres programmes qui existent déjà.

L'hon. Lyle Vanclief (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, tout d'abord, je tiens à remercier tous les membres du caucus pour l'appui qu'ils ont prodigué au gouvernement afin de trouver les ressources nécessaires pour venir en aide aux agriculteurs.

Quand l'agriculture et les agriculteurs sont en difficulté au Canada, nous nous efforçons de trouver autant de ressources que possible pour les aider. L'aide d'un demi-milliard de dollars de fonds du fédéral que j'ai annoncée aujourd'hui porte à 1,6 milliard de dollars le montant du filet de sécurité à l'intention des agriculteurs. Ce montant, ajouté à l'aide supplémentaire de 40 p. 100 fournie par les provinces, porte le montant total de l'aide aux agriculteurs à 2,26 milliards de dollars pour cette année.

* * *

LE LOGEMENT

Mme Libby Davies (Vancouver-Est, NPD): Monsieur le Président, encore aujourd'hui un rapport souligne l'incapacité du gouvernement à atteindre ses propres objectifs dans le cadre du plan d'action national pour les enfants en raison de son refus de fournir des logements sûrs et à prix abordable.

Il y a 1,7 million de familles qui connaissent une situation à risque dans des logements minables, humides et onéreux, où l'expo-

sition aux antigènes des coquerelles accentue l'asthme chez les enfants. Il est difficile de croire que cette situation a cours au Canada, mais il en est ainsi en raison de la négligence du gouvernement.

Combien d'autres familles pauvres devront-elles mettre une croix sur leur avenir parce que le ministre responsable du logement refuse de faire son travail?

L'hon. Alfonso Gagliano (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.): Monsieur le Président, contrairement à ce qui vient d'être dit, nous progressons dans ce dossier. En plus des 2 milliards de dollars que le gouvernement du Canada affecte annuellement au logement et au programme hypothécaire, dans le cadre duquel nous avons contribué à la construction de plus de 1 000 unités par année, nous avons le programme d'aide à la remise en état des logements propriétaires-occupants.

Dans le discours du Trône, nous avons annoncé que nous mettrions très bientôt en oeuvre des programmes de logement à prix abordable qui aideront l'industrie à construire des logements à prix abordable pour tous les Canadiens dans le besoin.

Mme Libby Davies (Vancouver-Est, NPD): Monsieur le Président, le ministre sait fort bien que les 2 milliards de dollars dont il parle correspondent à une somme qui a déjà été affectée à des hypothèques sur des maisons construites il y a de nombreuses années. La réalité, c'est que le gouvernement n'a pas affecté d'argent frais à la construction de nouveaux logements sociaux depuis 1993. Par conséquent, il dit que les enfants et les familles pauvres doivent faire la queue aux refuges d'urgence.

Je réitère donc ma question. Quand ce gouvernement va-t-il s'acquitter de sa responsabilité de satisfaire à ce droit fondamental de la personne, le droit à un logement sûr, salubre et à prix abordable?

L'hon. Alfonso Gagliano (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.): Monsieur le Président, outre les 2 milliards de dollars, le gouvernement a affecté 1 million de dollars par année au PAREL en vue de réparer et d'améliorer le parc actuel de logements, afin que nous puissions loger les Canadiens dans le besoin.

Il existe un programme de partenariat mettant à contribution les secteurs public et privé et ayant vu à la construction de plus de 16 000 unités de logement depuis 1994. Nous collaborons avec les provinces et nous mettrons sous peu en place un programme de logement à prix abordable.

* * *

**TRAVAUX PUBLICS ET SERVICES
GOUVERNEMENTAUX**

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre des Travaux publics.

Le ministre peut-il dire à la Chambre qui a autorisé le comité gouvernemental à faire fi des lignes directrices 9.1.1 et 9.1.2 du Conseil du Trésor lorsque le comité a rédigé la lettre d'intérêt au sujet du Projet des Hélicoptères maritimes?

L'hon. Alfonso Gagliano (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.): Monsieur le Président, c'est le gouvernement qui a décidé d'annoncer la stratégie d'acquisition des

Questions orales

hélicoptères. Sauf erreur, le Conseil du Trésor fait partie du gouvernement du Canada. J'ignore à quoi la députée veut en venir. Depuis ce matin, elle cherche à faire valoir un argument, mais ses informations ne sont pas correctes.

• (1450)

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Monsieur le Président, je dois dire que c'est le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux qui est dans l'erreur.

Comment peut-il justifier que son ministère ait envoyé une lettre d'intérêt qui renfermait une disposition d'attribution du marché à la soumission conforme la moins-disante, alors que cela enfreignait les lignes directrices du Conseil du Trésor et que le ministère de la Défense nationale n'a jamais recommandé que le processus tienne compte du prix le plus bas? Il est censé donner son accord avant qu'une lettre d'intérêt puisse être envoyée.

L'hon. Alfonso Gagliano (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.): Monsieur le Président, mon ministère a envoyé une lettre d'intérêt conformément à la position du gouvernement. Je le répète, le Conseil du Trésor ou tout autre organisme du gouvernement du Canada fait partie du gouvernement du Canada. Il s'agissait d'une position du gouvernement.

* * *

LA DÉFENSE NATIONALE

M. Art Hanger (Calgary-Nord-Est, Alliance canadienne): Monsieur le Président, la vérité, c'est que le gouvernement a réduit au strict minimum les Forces canadiennes. Le tremblement de terre d'hier sur la côte ouest est l'exemple parfait de la crise causée par ce dénuement.

En 1994, le gouvernement a puni la Colombie-Britannique de ne pas avoir voté pour les libéraux en fermant la base militaire de Chilliwack, même si les militaires eux-mêmes s'opposaient à cette fermeture.

Ma question s'adresse au ministre de la Défense nationale. Entend-il maintenant revoir cette décision politique?

L'hon. Art Eggleton (ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, le tremblement de terre s'est produit à 11 heures hier matin. Pas un seul de nos vis-à-vis, dont plusieurs sont pourtant de la Colombie-Britannique, n'y a même fait allusion au cours de la période des questions d'hier.

Il faut dire que le gouvernement agit plus rapidement que l'opposition. Nous avons un plan d'aide en cas de tremblement de terre. Nous avons des troupes en Colombie-Britannique, aussi bien des troupes régulières que des troupes de réserve partout en Colombie-Britannique. Comme nous en avons déjà fait la preuve et comme nos troupes l'ont montré à maintes reprises, nous pouvons dépêcher sur place tout service de soutien nécessaire où qu'il soit au Canada.

M. Art Hanger (Calgary-Nord-Est, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le ministre de la Défense devrait avoir honte de sa politique en cas de catastrophe.

Le ministre sait que les politiques et les mesures adoptées par les libéraux ont dangereusement abaissé le degré minimal de prépara-

tion en cas d'urgence, à Vancouver et partout en Colombie-Britannique.

Encore une fois, le ministre pourrait-il nous expliquer pourquoi le gouvernement continue de faire de la basse politique avec la sécurité des habitants de la Colombie-Britannique?

L'hon. Art Eggleton (ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, dans le budget supplémentaire des dépenses de ce matin, le gouvernement prévoit un montant additionnel de 624 millions de dollars pour les Forces canadiennes. Si l'on additionne ce montant aux 2,5 milliards de dollars affectés dans les deux derniers budgets, c'est un montant de plus de 3 milliards de dollars qui est investi dans les Forces canadiennes.

Pendant que les gens d'en face bavardent, le gouvernement investit dans les forces armées et dans la sécurité des Canadiens en cas de catastrophes naturelles, y compris les tremblements de terre.

* * *

[Français]

LA ZONE DE LIBRE-ÉCHANGE DES AMÉRIQUES

M. Richard Marceau (Charlesbourg—Jacques-Cartier, BQ): Monsieur le Président, hier, en interrogeant le secrétaire parlementaire du ministre du Commerce international sur les négociations de la ZLEA, il m'a répondu, et je cite: «Pourquoi le gouvernement du Québec ou de toute autre province canadienne y serait-il, alors qu'un ministre fédéral et un gouvernement fédéral élus sauront très bien représenter les intérêts de tous les Canadiens?»

Le secrétaire parlementaire réalise-t-il que ni la population du Québec, ni le gouvernement du Québec n'a mandaté le gouvernement fédéral pour négocier, en son nom, quoi que ce soit dans les champs de compétence du Québec?

L'hon. Stéphane Dion (président du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre des Affaires intergouvernementales, Lib.): Monsieur le Président, il y a un malentendu.

D'après la Constitution canadienne, le gouvernement est mandaté pour négocier des traités. Mais dans les compétences exclusives des provinces, une province qui n'aime pas le traité peut ne pas l'appliquer.

Ce qui est irresponsable, c'est d'annoncer à l'avance qu'on n'appliquera pas un traité, alors que personne n'a encore vu le traité.

M. Richard Marceau (Charlesbourg—Jacques-Cartier, BQ): Monsieur le Président, est-ce que le ministre des Affaires intergouvernementales peut me dire sur quel article, dans la Constitution écrite, il fonde ses prétentions pour se substituer aux élus provinciaux et les représenter dans les négociations qui mettent en jeu, il faut le rappeler, des compétences qui sont exclusivement provinciales? Sur quel article se fonde-t-il?

L'hon. Stéphane Dion (président du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre des Affaires intergouvernementales, Lib.): Monsieur le Président, sur les articles 91 et 92 de la Constitution.

• (1455)

[Traduction]

L'AGRICULTURE

M. David Anderson (Cypress Hills—Grasslands, Alliance canadienne): Monsieur le Président, on estime que les agriculteurs ont besoin d'une aide d'urgence de 900 millions de dollars au bas mot. Aujourd'hui, le ministre de l'Agriculture a indiqué qu'il distribuerait la moitié de cette somme par l'entremise de programmes existants, lesquels ont connu l'échec. D'après ce que j'en comprends, si les provinces refusent de coopérer, il se peut qu'il ne décaisse pas un sou.

Pourquoi le gouvernement persiste-t-il à faire fi de l'avis de tous les groupes d'agriculteurs du Canada?

L'hon. Lyle Vanclief (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, si le député interrogeait les ministres provinciaux de l'Agriculture et les agriculteurs, il découvrirait qu'ils veulent cette aide par l'intermédiaire des programmes complémentaires déjà en place et menés par le gouvernement fédéral en partenariat avec les provinces. C'est ainsi que seront répartis des fonds fédéraux de l'ordre d'un demi-milliard de dollars.

M. David Anderson (Cypress Hills—Grasslands, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je trouve curieux que l'on ait réduit de 470 millions de dollars par rapport à l'année dernière le budget principal du ministère de l'Agriculture. Le ministre de l'Agriculture s'est contenté de redonner ce que le gouvernement avait déjà pris aux agriculteurs.

Combien d'agriculteurs doivent faire faillite avant que le gouvernement ne réagisse?

L'hon. Lyle Vanclief (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, si le député veut bien lire correctement le Budget supplémentaire des dépenses, il constaterait que nous n'avons pas réduit les fonds destinés à l'agriculture. S'il ne sait pas comment les interpréter, il devrait demander qu'on les lui explique.

Nous y avons ajouté aujourd'hui 500 millions de dollars et, avec l'aide des provinces, cela veut dire 830 millions de dollars de plus pour les agriculteurs du Canada par rapport à ce qui était prévu avant le déjeuner.

* * *

LE COMMERCE

M. Tony Tirabassi (Niagara-Centre, Lib.): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre du Commerce international.

La question de l'accès des producteurs de vins canadiens au marché européen est très importante pour l'industrie vinicole. Le gouvernement a récemment fait des démarches auprès de l'Union européenne en faveur du vin de glace canadien.

Le ministre pourrait-il faire le point au sujet de ces démarches?

Questions orales

M. Pat O'Brien (secrétaire parlementaire du ministre du Commerce international, Lib.): Monsieur le Président, je remercie le député de sa question et tous les collègues de cette région de l'Ontario pour le grand intérêt qu'ils prêtent à ce dossier.

Je suis très heureux d'annoncer qu'à l'issue des démarches effectuées par le gouvernement, notamment par le ministre de l'Agriculture, et par l'industrie vinicole canadienne, un premier pas important a été réalisé. L'Union européenne vient d'accorder l'accès aux vins de glace canadiens. Nous poursuivons notre travail dans cet important dossier.

* * *

LES TRANSPORTS

M. Jim Abbott (Kootenay—Columbia, Alliance canadienne): Monsieur le Président, récemment, lorsqu'on a fait remarquer au ministre des Finances que, en Colombie-Britannique, il ne consacre au réseau routier que 3 p. 100 de la taxe sur l'essence prélevée dans cette province, il a répondu en parlant de tout sauf des autoroutes.

Le ministre des Transports sait très bien à quel point la route transcanadienne est maintenant dangereuse dans ma circonscription et pourtant il refuse de remédier à la situation. Il refuse même de se rendre dans ma circonscription.

Quand le gouvernement va-t-il assumer ses responsabilités nationales et endosser sa part de la route transcanadienne?

M. Brent St. Denis (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, la Chambre sait très bien que le ministre des Finances a annoncé, dans le plus récent budget, un financement de 2,65 milliards de dollars en partenariat avec les provinces et les territoires. Une grande partie de cette dépense est réservée aux routes.

Il appartient aux provinces d'établir leurs priorités. Des négociations se déroulent à l'heure actuelle. Si le député veut bien être un peu plus patient, il obtiendra la réponse à sa question.

M. Jim Abbott (Kootenay—Columbia, Alliance canadienne): Monsieur le Président, la somme exacte est de 600 millions de dollars sur six ans, soit 100 millions de dollars par année pour tout le pays, 10 millions pour la Colombie-Britannique. C'est absolument lamentable. Nous savons que le gouvernement consacre des centaines de millions de dollars, sinon des milliards de dollars, à d'autres projets provinciaux en partenariat avec les provinces, et pourtant il refuse de parler à la Colombie-Britannique.

Pourquoi les fonds consacrés au réseau routier s'arrêtent-ils à la frontière de la Colombie-Britannique?

M. Brent St. Denis (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je ne peux accepter la prémisse et le préambule de la question du député. Le gouvernement s'occupe sérieusement de toute l'infrastructure du pays, d'un

Travaux de la Chambre

océan à l'autre et, à cet égard, la Colombie-Britannique est tout aussi importante que les autres régions du pays.

Les négociations se déroulent en ce moment même. Comme je l'ai dit, j'invite le député à faire preuve de patience.

* * *

• (1500)

[Français]

LE SOMMET DES AMÉRIQUES

Mme Diane Bourgeois (Terrebonne—Blainville, BQ): Monsieur le Président, compte tenu des incidences qu'aura la création de la Zone de libre-échange des Amériques dans le domaine du revenu, du travail, de la santé, de la culture et de la famille, il est nécessaire, voire urgent, que les femmes soient partie prenante des décisions.

Ma question s'adresse à la secrétaire d'État à la Situation de la femme. À ce jour, les organismes féminins du Québec et du Canada ont-ils été invités à participer, de quelque façon que ce soit, au Sommet des Amériques, et quel type de consultation a été fait pour s'assurer que les préoccupations des femmes soient prises en compte?

[Traduction]

L'hon. Hedy Fry (secrétaire d'État (Multiculturalisme) (Situation de la femme), Lib.): Monsieur le Président, il existe un organisme nommé CIM qui oeuvre dans le cadre de l'Organisation des États américains et s'occupe précisément de la problématique de la disparité entre les sexes.

CIM a tenu une réunion où étaient représentées certaines ONG. En fait, certains membres du parti de la députée étaient aussi présents à cette réunion. Les chefs discuteront des recommandations issues de cette rencontre lors du prochain Sommet des Amériques à Québec.

* * *

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. David Pratt (Nepean—Carleton, Lib.): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre des Affaires étrangères. La convention d'Ottawa sur les mines antipersonnel est en vigueur depuis deux ans. Est-ce que le ministre peut dire à la Chambre ce que le gouvernement a fait, fait et fera pour que cette convention internationale essentielle soit fructueuse?

L'hon. John Manley (Ottawa-Sud, Lib.): Monsieur le Président, le traité sur les mines terrestres est un fleuron de la diplomatie canadienne et une grande réussite de mon prédécesseur, Lloyd Axworthy.

Aujourd'hui marque le deuxième anniversaire du traité, et sa ratification par un 111^e pays. Nous constatons une atténuation importante des problèmes causés par les mines terrestres dans le monde. En effet, dans les champs minés, il y a moins de mines qui explosent que de mines qu'on retire. Le nombre de blessés diminue.

Le Canada a apporté une contribution importante aux efforts de déminage dans des pays aussi éloignés les uns des autres que le Nicaragua, la Jordanie, la Bosnie et l'Afghanistan. C'est tout à l'honneur du Canada. Ces gestes sont de ceux que nous devons poser.

* * *

PRÉSENCE À LA TRIBUNE

Le Président: Je voudrais signaler aux députés la présence à notre tribune de l'honorable Chris Axworthy, c.r., ministre des Affaires intergouvernementales, ministre de la Justice et procureur général de la Saskatchewan.

Des voix: Bravo!

* * *

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

M. Chuck Strahl (Fraser Valley, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'ai une question à l'intention du leader du gouvernement à la Chambre à propos des travaux de la Chambre pour le reste de la semaine.

Je sais que nous aurons bientôt une semaine de relâche, mais le leader pourrait-il nous annoncer le programme des travaux de la Chambre pour la semaine qui suivra notre retour et pourrait-il nous dire si nous tiendrons un débat spécial sur l'avenir de la BFC Chilliwack?

L'hon. Don Boudria (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, immédiatement après cette déclaration, je demanderai le consentement de la Chambre pour revenir à l'étape de la présentation de projets de loi afin de présenter un projet de loi sur les conférences maritimes. J'en ai discuté mardi avec les autres leaders parlementaires.

Cet après-midi, nous poursuivrons la journée de l'opposition. Demain, nous débattons du projet de loi C-13, concernant des modifications techniques à la TPS.

Dès notre retour après la semaine de relâche, nous entamerons le débat sur les modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada qui sera présentée plus tard cet après-midi, si la Chambre y consent. Ce débat sera suivi d'un débat sur le projet de loi C-12, modifiant la Loi sur les juges.

Je consulte actuellement mes collègues afin de trouver le moment propice dans un proche avenir pour terminer l'étude en deuxième lecture du projet de loi C-5, sur les espèces en péril. Nous espérons que cela pourra se faire très rapidement.

Le mardi 13 mars et le jeudi 15 mars seront des jours désignés.

Comme je l'ai dit, bien que nous en soyons encore à l'étape des négociations, j'ai l'intention pour le moment de faire entreprendre, le 16 mars, le débat sur le projet de loi C-4, sur la Fondation pour l'appui technologique au développement durable.

Recours au Règlement

• (1505)

[Français]

RECOURS AU RÈGLEMENT

LE RÈGLEMENT DE LA CHAMBRE

M. André Bachand (Richmond—Arthabaska, PC): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement concernant la motion présentée en vertu des affaires émanant du gouvernement n° 2. J'implore la Présidence de me laisser quelques petites minutes. C'est un recours au Règlement à propos duquel j'aimerais m'adresser à cette Chambre et à vous en particulier, monsieur le Président, sachant très bien que vous serez concerné par ce recours au Règlement.

Comme on le sait, mardi de cette semaine, le gouvernement a utilisé le bâillon pour forcer la Chambre à modifier le processus relatif aux amendements dans le Règlement de la Chambre. Le gouvernement a agi de la sorte après un simple avis donné vendredi dernier, après seulement deux heures de débat. Nous voulons que nos amendements soient respectés à l'étape du rapport du comité.

Présentement, nous essayons de comprendre et de bien saisir cette nouvelle règle que le gouvernement a imposé à cette Chambre. Je fais référence, en particulier, à la dernière phrase de la nouvelle règle gouvernementale qui dit, et je cite:

Dans l'exercice de son pouvoir de choisir les motions, l'Orateur s'inspire de la pratique de la Chambre des communes du Royaume-Uni.

C'est essentiellement ce que dit Erskine May dans un document uniquement en anglais.

J'essaie de comprendre la subtilité de cette innovation réglementaire. Nous avons demandé de l'information en français à la Direction des journaux de la Chambre des communes pour comprendre cette nouvelle règle. Rien n'est disponible en français.

Dans la pratique de la Chambre des communes du Royaume-Uni, c'est bien compréhensible d'ailleurs, les documents ne sont pas traduits en français. On est loin de l'époque où le français était la langue d'usage de la monarchie. Étant un député francophone du Québec qui veut comprendre les subtilités de cette nouvelle règle, j'aimerais avoir au moins la chance de l'étudier dans ma propre langue. C'est plus facile à saisir et aussi à discuter.

Comment peut se faire adéquatement mon travail si j'ai à rédiger des amendements et que les règles encadrant ce processus demeurent un mystère inaccessible parce qu'elles sont dans la langue de Shakespeare?

L'article 133 de la Loi constitutionnelle de 1867 garantit et protège mon droit d'utiliser ma langue, soit le français, dans les travaux de la Chambre des communes. C'est un droit et j'y tiens. D'ailleurs, plusieurs honorables députés de cette Chambre ont toujours combattu et continuent de se battre pour que le français soit reconnu. L'honorable leader du gouvernement à la Chambre en est un bel exemple.

Personne ici ne peut me dire dans ma langue la portée de cette règle. Or, si je veux accomplir efficacement mon travail de député,

je me dois de bien saisir les nuances et les subtilités d'une règle de droit. Bref, je dois saisir son essence même. Pour accomplir cela, je dois avoir l'opportunité d'étudier la règle dans ma langue.

Seuls les députés anglophones auront ce privilège. Jusqu'à ce que tous les députés de cette Chambre aient accès à des règles complètes, substantives ainsi qu'à une description explicite des pratiques de la Chambre des communes du Royaume-Uni en langue française, il m'est impossible de savoir et de comprendre ce qui constitue maintenant un amendement adéquat.

J'ai le droit d'avoir à ma disposition les outils nécessaires pour présenter une argumentation efficace. Je dois être en mesure de répondre aux objections lorsqu'on essaiera d'attaquer les amendements que nous aurons proposés. En tant que député francophone, par le biais de cette nouvelle règle, je deviens soumis à un jugement arbitraire qui demeure inconnu.

On est au XXI^e siècle. Lorsqu'on attaque mes amendements, j'ai le droit de pouvoir répondre en toute connaissance de cause. J'ai le droit de connaître et d'avoir accès aux règles de cette Chambre dans ma langue maternelle, le français.

Jusqu'à ce que mes droits et ceux des autres francophones soient protégés et respectés, je demande respectueusement et humblement à la présidence de suspendre l'exécution de cette mesure. Je l'implore de le faire. Les députés francophones doivent être sur le même pied d'égalité que les autres députés de cette Chambre lorsque nous préparons des amendements. Il n'y a jamais deux poids, deux mesures.

• (1510)

Nous avons tous droit à une chance équivalente pour que nos amendements soient choisis, débattus et votés à la Chambre. Ce n'est pas parce que je travaille en français que je dois être pénalisé.

Comprenez-moi bien, ce que je vous implore de faire, c'est de protéger les droits de tous les députés de cette Chambre et de tous nous traiter de la même façon en ce XXI^e siècle.

Le gouvernement a unilatéralement imposé un bâillon à cette Chambre. Cette action du gouvernement est une attaque grossière sur un des groupes linguistiques qui siègent à la Chambre, ce qui va à l'encontre de l'opinion que nous avons de plusieurs honorables députés, dont le leader parlementaire du gouvernement à la Chambre.

Nous, députés francophones, nous sommes fait imposer des règles et des pratiques avec lesquelles nous devons travailler uniquement en anglais. Nous ne pouvons quand même pas appeler Londres chaque fois que nous voulons comprendre le fonctionnement de la règle.

Devons-nous embaucher des traducteurs afin qu'ils consultent les fonctionnaires de Londres? D'ailleurs, seraient-ils responsables pour nous dire, à nous, pauvres francophones, quelles sont les subtilités de la règle? Je pose la question humblement et respectueusement.

Encore une fois, je vous demande de déclarer cette règle inopérante. Ce n'est pas la première fois que des règles créent un conflit

Recours au Règlement

avec la réalité. Certains de vos prédécesseurs, monsieur le Président, ont déjà fait face à des situations similaires. Je vous demande de déclarer que l'égalité linguistique, créatrice d'opportunités dans cette Chambre, aura préséance afin que tous les députés puissent avoir la même chance d'apprendre les règles du jeu.

En terminant, je rappelle que nous avons une loi au Canada qui s'appelle la Loi sur les langues officielles. Très rapidement, je vous soumets, pour votre réflexion, deux paragraphes du préambule de la loi. Le premier paragraphe dit que la loi prévoit:

[...] l'universalité d'accès dans ces deux langues en ce qui a trait au Parlement, à ses lois, ainsi qu'aux tribunaux [...]

Le quatrième paragraphe nous touche plus particulièrement, car il réfère, si je puis dire, au travail accompli pour présenter des amendements, car la motion du leader du gouvernement à la Chambre réfère à cette question:

[...] il convient que les agents des institutions du Parlement ou du gouvernement du Canada aient l'égalité de possibilité d'utiliser la langue officielle de leur choix dans la mise en oeuvre commune des objectifs de celles-ci.

En terminant, je rappelle l'alinéa 2a) de la loi qui dit:

a) d'assurer le respect du français et de l'anglais [...]

Imaginons que nous ayons dit, ici, à la Chambre, que dorénavant, afin de vous éclairer dans vos décisions, on n'utiliserait plus que des documents de langue française. Des gens se seraient levés et auraient crié: «Trahison! Le Québec prend le dessus encore. Les francophones veulent contrôler.» Mais il faut nous comprendre. Nous devons, comme la loi le dit:

a) assurer le respect du français et de l'anglais à titre de langues officielles du Canada, leur égalité de statut et l'égalité des droits et privilèges quant à leur usage dans les institutions fédérales [...]

Et le plus important:

[...] notamment en ce qui touche les débats, les travaux du Parlement, les actes législatifs et autres [...]

Je vous soumets humblement cet argumentaire—vous connaissez quand même un peu, monsieur le Président, et connaissant l'ensemble des parlementaires—en souhaitant une décision favorable pour enlever, si on veut, cet affront à la possibilité de travailler dans les deux langues officielles et de comprendre un processus qui est très important, c'est-à-dire le travail au niveau des amendements de tout projet législatif du gouvernement.

Je vous remercie, monsieur le Président, de m'avoir accordé ce temps, je l'apprécie énormément, et j'attends vos commentaires.

L'hon. Don Boudria (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, le député est en train de tenter de s'appuyer sur un dossier linguistique pour gagner un point politique. Premièrement, je dois dire qu'il déforme totalement cette motion, qui est déjà adoptée par cette Chambre, dois-je le rappeler à tous les parlementaires et, deuxièmement, quelques jours plus tard, ce député utilise ce point pour tenter de légitimer quelque chose d'autre totalement.

Ce n'est ni le leader du gouvernement à la Chambre des communes ni quiconque ici qui a inventé le fait que l'article 1 de la Constitution indique que nous sommes guidés par les pratiques

parlementaires du Royaume-Uni. Je n'étais certainement pas là quand cela a été écrit.

● (1515)

C'est la même chose à l'Assemblée nationale à Québec et partout ailleurs au Canada.

Le député d'en face le sait. Il le sait pertinemment. S'il ne connaissait pas mieux, ce serait peut-être à demi excusable. Mais ce n'est pas le cas. Le député le sait.

Et son chef aujourd'hui, qui ose rouspéter au moment où on se parle, a été un premier ministre de notre pays. C'est honteux.

Les articles de nos règles à l'heure actuelle et la Loi sur le Parlement du Canada font tous référence au fait que nous sommes guidés par le principe du Parlement du Royaume-Uni.

Avons-nous rejeté le style de Parlement que nous avons? Allons-nous rejeter le fait que nous vivons dans un système qui s'appelle un gouvernement responsable? Quelles sortes de folies est-ce cela?

Et on fait cela pour gagner un point politique «cheap». On fait cela pour gagner un point politique, pour tenter de s'accaparer une règle qui n'existe même pas.

Ce qui me déchire le plus, c'est que le député utilise la langue de mes ancêtres, de mes enfants et de mes petits-enfants pour le faire. C'est cela qui est honteux. Il devrait se lever et s'excuser auprès de cette honorable Chambre pour avoir osé poser un geste semblable aujourd'hui. Le député d'en face sait fort bien qu'il est dans l'erreur. Il sait que ce qu'il vient de dire n'est pas bien. Mais cela a été fait.

Je sais que le Président de la Chambre connaît ces règles beaucoup mieux que je les connais moi-même. Je sais également que la présidence reconnaîtra, le moment venu, le fait que nous sommes guidés partout, sauf lorsque c'est indiqué ailleurs dans les règlements, par les pratiques du Royaume-Uni.

Le député d'en face a prétendu que je m'appuyais sur Erskine May. Même si c'était vrai, ce qui n'est pas le cas, le livre de Erskine May est un de nos manuels de procédure sur la Table, devant moi, dans cette honorable Chambre. Il est cité par tout le monde, incluant celui qui siège aujourd'hui dans le fauteuil de la présidence. Le député d'en face sait mieux que ce qu'il est en train de dire et je sais qu'il n'influencera aucunement la présidence qui agira avec sa sagesse habituelle.

M. Stéphane Bergeron (Verchères—Les-Patriotes, BQ): Monsieur le Président, je m'étonne de voir cette inflation verbale de la part du leader parlementaire du gouvernement. Je dirais même, comme on dit en français, que lorsqu'on se fait prendre les culottes baissées, on a l'air un peu embarrassé. L'embarras du leader parlementaire du gouvernement est manifeste.

Il se croit permis ou, devrais-je dire, il se croit obligé d'invoquer la Constitution du Canada, qui nous rappelle bien sûr que ce Parlement est un Parlement de type britannique et que, conséquemment, ses règles et procédures s'inspirent de ce qui se passe au Parlement du Royaume-Uni. Il se croit obligé, disais-je, de le rappeler pour défaire l'argumentaire de mon collègue de Richmond—Arthabaska.

Recours au Règlement

M'est-il permis, monsieur le Président, de vous signaler que selon moi, le point que soulève le député de Richmond—Arthabaska est de la plus haute importance.

Si le leader parlementaire du gouvernement avait jugé que l'article de la Constitution du Canada était suffisant pour qu'on puisse comprendre sa motion, pourquoi a-t-il cru nécessaire d'intégrer dans l'affaire émanant du gouvernement n^o 2 la référence explicite à l'effet qu'il s'agit d'une pratique qui s'inspirera du Parlement du Royaume-Uni? C'est une question fondamentale.

Oui, soit, nous siégeons dans un Parlement de type britannique. Mais nous savons pertinemment, tout comme l'ensemble de nos collègues de cette Chambre, que tout britannique qu'il soit, ce Parlement a ses particularités et ses propres règles.

• (1520)

Conséquemment, on ne peut pas, d'emblée, considérer que tout ce qui s'applique au Royaume-Uni s'applique automatiquement au Canada, puisque nous avons nos règles, nous avons notre jurisprudence. En l'absence de règles et de jurisprudence, et là seulement, nous allons voir ce qui se passe à Londres, nous allons voir ce que disent les règles de Londres, nous allons voir ce qui dit la jurisprudence de Londres, mais autrement, nous avons des règles qui nous sont propres.

Ici, en ce Parlement, au Canada, nous avons une jurisprudence qui nous est propre et je ne vois pas pourquoi nous devrions nous indigner, comme l'a fait le leader parlementaire du gouvernement, du fait qu'on veuille simplement souligner le fait que parmi ces règles, parmi ces pratiques qui nous sont propres, il y a celle voulant que ce Parlement fonctionne dans les deux langues officielles, le français et l'anglais.

Bien sûr, la motion fait référence au Royaume-Uni. Prenons comme exemple que cette motion eut fait référence à des pratiques en vigueur à l'Assemblée nationale de France. Quelle aurait été la réaction de nos collègues anglophones? Ils auraient dit: «Mon Dieu, mais quelles sont les pratiques de l'Assemblée nationale française et comment puis-je en prendre connaissance puisque les pratiques de l'Assemblée nationale française ne sont disponibles qu'en français?»

Le point que vous soumet mon collègue de Richmond—Arthabaska est de la plus haute importance. Et ne serait-ce que pour cette raison, vous devez en tenir compte, monsieur le Président.

J'ajouterais à cela une autre raison que j'ai invoquée dans mon discours portant sur la motion du leader du gouvernement à la Chambre. Le leader parlementaire du gouvernement a bien sûr rappelé que cette motion avait été dûment adoptée par cette Chambre. Mais est-il besoin de signaler que cette motion, qui modifie une pratique de ce Parlement, a été imposée par la majorité gouvernementale, que les partis d'opposition n'ont pas cautionné cette pratique que veut instituer le leader parlementaire du gouvernement, qu'il n'a même pas eu le courage de modifier le Règlement lui-même et il cherche indirectement à vous forcer la main, monsieur le Président, à vous amener à prendre position dans un débat politique.

Monsieur le Président, je vous rappelle, par rapport à l'intervention de mon collègue de Richmond—Arthabaska—et par rapport à la motion elle-même qui a été adoptée par la majorité gouvernementale—je rappelle, dis-je, les pages 260 et 261 du volume Montpetit-Marleau, et je cite:

Les fonctions du Président de la Chambre des communes consistent à concilier les droits et les intérêts de la majorité et de la minorité à la Chambre afin de veiller à la conduite efficiente des affaires publiques, de même qu'à la défense et à la protection des intérêts de toutes les parties de la Chambre contre l'application d'un pouvoir arbitraire.

C'est dans cet esprit que le Président, à titre de principal serviteur des Communes, doit appliquer les règles en vigueur. En effet, le Président est au service, non pas d'une partie de la Chambre ou d'une majorité de ses députés, mais de l'institution tout entière et de ses meilleurs intérêts, fixés dans ses pratiques au fil des générations.

[Traduction]

M. Derek Lee (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, juste pour aider la présidence, même si je ne suis pas sûr qu'elle aura toujours besoin d'aide, le député a laissé entendre qu'un point très important avait été soulevé. À mon avis, il n'est pas très important.

La Chambre s'inspire d'une loi constitutionnelle qui remonte à 1215. Je ne crois pas que la Magna Carta ait été rédigée dans une langue autre que l'anglais.

M. Stéphane Bergeron: Qu'est-ce que cela veut dire?

M. Derek Lee: La Chambre s'inspire d'une loi constitutionnelle rédigée en 1688 et 1689. Il s'agissait de la Déclaration des droits, comme on l'appelait alors, qui avait été rédigée en anglais, au Royaume-Uni. Dans la Loi sur le Parlement du Canada, telle qu'elle existe aujourd'hui, directement dans la loi qui donne un fondement légal à une grande partie. . .

Des voix: Oh, oh!

M. Derek Lee: Ils refusent d'écouter, monsieur le Président. Je fais ces observations pour votre gouverne, et non pour la leur. Ils refusent d'écouter.

L'article 4 de la Loi sur le Parlement du Canada dit très clairement:

4. Les privilèges, immunités et pouvoirs du Sénat et de la Chambre des communes, ainsi que de leurs membres, sont les suivants:

a) d'une part, ceux que possédaient, à l'adoption de la *Loi constitutionnelle de 1867*, la Chambre des communes du Parlement du Royaume-Uni ainsi que ses membres, dans la mesure de leur compatibilité avec cette loi;

• (1525)

Nos lois renvoient déjà à celles qui existaient ou qui ont évolué au Parlement depuis le tout début de la Confédération. Nous continuons toujours de le faire, et il n'y a rien de mal à cela. À mon avis, il ne s'agit pas là d'un point très important, bien qu'il soit important que la Chambre utilise toujours les deux langues officielles, ce

Recours au Règlement

qu'elle fait et ce qui a été le cas dans le cadre de ce rappel au Règlement.

Monsieur le Président, je crois que la référence à la Loi sur le Parlement du Canada vous sera utile pour trancher ce rappel au Règlement.

Le très hon. Joe Clark (Calgary-Centre, PC): Monsieur le Président, je serai très bref et je m'exprimerai dans ma langue maternelle.

Je tiens à parler de la Constitution canadienne et plus particulièrement de la Loi sur les langues officielles du Canada. Comme de nombreux députés s'en souviendront, nous avons rendu hommage, il n'y a pas si longtemps, à feu le très honorable Pierre Trudeau, un homme avec qui j'ai été en désaccord sur bien des points. Cet homme a présenté une loi qui a constitutionnalisé le caractère bilingue de notre pays et de la présente institution.

Nous avons été nombreux ici, à la Chambre, à appuyer cette loi et le principe qui la sous-tend. C'est ce principe qui est ici menacé. Si nous commençons à citer des lois qui remontent à un siècle, à une époque où le Canada était une colonie britannique et non un pays indépendant, si nous établissons ici un précédent en disant que l'unilinguisme qui prévalait alors devrait l'emporter sur le bilinguisme que prévoit aujourd'hui la Constitution canadienne, nous nous engagerons sur un terrain dangereusement glissant.

Je suis franchement scandalisé d'entendre invoquer cette argumentation par des députés du parti qui a été créé et qui a tellement été dynamisé par feu M. Trudeau, du parti de feu M. Pearson, qui a tellement lutté pour que les deux langues officielles soient respectées au Canada.

La Loi sur les langues officielles est claire. Elle prévoit ceci:

La présente loi a pour objet d'assurer le respect du français et de l'anglais à titre de langues officielles du Canada, leur égalité de statut et l'égalité de droits et privilèges quant à leur usage dans les institutions fédérales, notamment en ce qui touche les débats et travaux du Parlement, les actes législatifs et autres, l'administration de la justice, les communications avec le public et la prestation des services, ainsi que la mise en oeuvre des objectifs de ces institutions.

La Chambre constitue l'institution fédérale centrale la plus importante de notre pays. Si, pour une question particulière, le Parlement ne respecte pas pleinement la Loi sur les langues officielles dans le cadre de ses travaux, alors cette loi est menacée partout.

Le député a invoqué le Règlement. Il pourrait presque s'agir d'une question de privilège car cette question touche les fondements mêmes de la Chambre et du bilinguisme au Canada.

Nous avons tous participé à des débats à la Chambre et nous parlons parfois de manière intempestive. Cela nous arrive à tous. J'espère que le leader du gouvernement à la Chambre et ses collègues tiendront compte de ce que le député vient de dire. J'espère qu'ils tiendront compte du ton qu'il a employé, peut-être pas de façon délibérée; là n'est pas la question. Personne n'accuse qui que

ce soit d'agir de propos délibéré, même si je dois dire que si cela va de l'avant, si quelqu'un tente d'esquiver cette préoccupation légitime qui a été soulevée par des députés francophones et autres, il s'agira alors d'une atteinte délibérée aux principes de la Loi canadienne sur les langues officielles.

[Français]

Je demande à mes collègues du Parti libéral, un parti avec lequel j'ai travaillé pour faire adopter, dans tout le Canada, la Loi sur les langues officielles, je leur demande de reconsidérer et d'insister sur l'application, en fait, ici, du principe fondamental de cette loi en ce qui concerne les droits des parlementaires francophones de la Chambre.

[Traduction]

L'hon. Lorne Nystrom (Regina—Qu'Appelle, NPD): Monsieur le Président, je voudrais également associer notre parti aux commentaires du très honorable député de Calgary-Centre. Je suis de l'Ouest et je comprends à quel point il est important que les deux langues officielles soient absolument égales à la Chambre.

Je me souviens du grand débat sur la Loi sur les langues officielles, en 1969. J'étais alors député et je me souviens que les trois partis à la Chambre avaient pris l'engagement que les deux langues seraient absolument égales à la Chambre des communes. C'est un principe fondamental et un principe que nous devons conserver. Ce qui s'est passé à la Chambre des communes l'autre jour fait courir le risque que l'on s'écarte de ce principe. J'espère que le ministre corrigera ce qu'il a déclaré à la Chambre il n'y a pas longtemps.

● (1530)

Il est très important que les deux langues soient parfaitement égales au sein du Parlement, en fait de toutes les institutions du Canada. Nous avons la Loi sur les langues officielles et nous savons que les principes qu'elle contient sont extrêmement importants. Les gens ont tendance à oublier la longue bataille qu'il a fallu livrer pour obtenir cette loi en 1969.

Pas si longtemps avant 1969, il n'y avait pas d'interprétation simultanée, par exemple, au Cabinet. Il n'y avait pas non plus d'interprétation simultanée à la Chambre des communes. Cette loi a été une grande réalisation du Parlement de l'époque.

Puis, nous avons rapatrié la Constitution et y avons inclus l'égalité des deux langues.

Il est très important de maintenir le principe de l'égalité des deux langues par tous les moyens à la Chambre des communes. J'appuie mon collègue québécois du Parti conservateur dans son recours au Règlement.

Le Président: La présidence remercie tous les députés qui sont intervenus sur le sujet.

[Français]

Je vais considérer les opinions exprimées par les honorables députés et je reviendrai à la Chambre avec une décision plus tard.

* * *

[Traduction]

PRIVILÈGE

PROJET DE LOI C-2—ATTRIBUTION DE TEMPS—DÉCISION DE LA PRÉSIDENTE

Le vice-président: Je vais maintenant statuer sur la question de privilège soulevée par le leader de l'opposition à la Chambre, le député de Fraser Valley, le 13 février 2001.

À la suite de l'adoption d'une motion d'attribution de temps relativement au projet de loi C-2, Loi modifiant la Loi sur l'assurance-emploi et le Règlement sur l'assurance-emploi (pêche), le député a soulevé une question de privilège afin d'exprimer sa préoccupation et son désarroi quant au nombre de fois où le gouvernement a eu recours à l'attribution de temps pour interrompre prématurément le débat sur un projet de loi au cours des trente-cinquième et trente-sixième législatures, ce qu'il considère comme une tendance qui, à son avis, se poursuivra durant la présente législature. Le député a fait valoir que le recours du gouvernement à l'attribution de temps constitue un usage abusif de son pouvoir et que le temps est venu «de déclarer que les mesures imposées par le gouvernement aujourd'hui correspondent à des mesures excessives et peu orthodoxes».

Le député soutient que le Président a le pouvoir de refuser de proposer une motion d'attribution de temps s'il juge que le gouvernement abuse de ses pouvoirs et du Règlement de la Chambre en n'accordant pas suffisamment de temps pour la tenue du débat. Pour conclure, il recommande que le Président se penche sur le degré d'autorité et la marge de manoeuvre dont il dispose afin de décider de ne pas proposer une motion d'attribution de temps, si le temps réservé au débat est insuffisant.

[Français]

J'aimerais remercier le leader du gouvernement à la Chambre, le leader à la Chambre du Bloc québécois—le député de Roberval—, le leader à la Chambre du Nouveau Parti démocratique—le député de Winnipeg—Transcona—, le leader à la Chambre du Parti progressiste-conservateur—le député de Pictou—Antigonish—Guysborough—, et le député de St. Albert pour leurs interventions.

La demande présentée à la Présidence dans ce cas me place dans une position quelque peu délicate. Il est certes vrai que la présidence exerce son pouvoir discrétionnaire chaque fois qu'elle intervient. Or, cela ne veut pas dire que les décisions sont prises uniquement en vertu des pouvoirs conférés au Président, loin de là.

Décision de la présidence

Il est précisé à la page 570 du manuel intitulé *La procédure et les usages de la Chambre des communes*, et je cite:

[...] la présidence a statué qu'elle ne possédait aucun pouvoir discrétionnaire lui permettant de refuser de mettre à l'étude une motion d'attribution de temps si toutes les exigences de la procédure avaient été respectées.

● (1535)

[Traduction]

Le Président Fraser a déclaré dans une décision sur un cas semblable, figurant à la page 17860 des *Débats* du 31 mars 1993:

On oublie parfois que la présidence doit se plier au Règlement adopté par la Chambre. Il n'est donc pas étonnant que certains députés ou même certains électeurs jugent parfois que les règles que nous nous sommes imposées sont pour le moins déraisonnables. Toutefois, il est extrêmement important, à mon avis, que la présidence respecte le Règlement jusqu'à ce que la Chambre se décide à le modifier.

Dans la situation qui a donné lieu à la question que je suis appelé à trancher, personne n'a laissé entendre que le gouvernement avait de quelque façon dérogé à la procédure établie dans le Règlement de la Chambre. Je ne crois pas, dans de telles circonstances, qu'il y ait quelque motif que ce soit qui puisse justifier une intervention de la part de la présidence. La présidence souhaite être très claire sur ce point. Les règles et usages établis par la Chambre en matière d'attribution de temps ne donnent aucune marge de manoeuvre au Président sur cette question. Dans la décision à laquelle j'ai déjà fait renvoi, le Président Fraser a indiqué ce qui suit à la page 17861 des *Débats* du 31 mars 1993:

Je dois faire savoir à la Chambre que le Règlement est clair. Le gouvernement est tout à fait libre de l'invoquer. Je ne vois aucun moyen légal me permettant d'autoriser unilatéralement une infraction à une règle très claire.

Au moment de rendre cette décision, le Président Fraser faisait face à des arguments très semblables à ceux présentés dans la situation actuelle.

La question du degré d'autorité du Président a été soulevée et on a fait mention de l'usage en vigueur au Royaume-Uni. Le leader du gouvernement à la Chambre a signalé dans ses propos à ce sujet que, dans d'autres parlements, on a plus souvent recours à l'établissement de calendriers pour l'exécution des travaux à la Chambre et en comité. Il se peut que la Chambre ne trouve plus adéquate la règle visant l'attribution de temps. Si tel est le cas, il revient à la Chambre d'examiner la question et, en définitive, de déterminer quelle procédure conviendra le mieux aux circonstances actuelles. Une planification réalisée par consensus pourrait être fort bénéfique non seulement pour mener les affaires de la Chambre, mais aussi pour promouvoir une ambiance de décorum et de respect à cette fin.

Notre système a toujours fonctionné d'après les règles que la Chambre a elle-même établies. Toutefois, il ne convient absolument pas, aux termes du Règlement dans son libellé actuel, que la présidence prenne unilatéralement des mesures sur des questions déjà prévues par le Règlement. Dans les cas où le Règlement confère un pouvoir discrétionnaire au Président, celui-ci a la responsabilité de

Les crédits

se servir du Règlement comme guide; sans ce guide, il ne peut prendre de telles mesures. Il ne revient pas non plus à la présidence de fixer le calendrier des travaux de la Chambre.

[Français]

Ce sont les règles établies par la Chambre et non les pouvoirs du Président qui protègent celle-ci contre les abus, tant du côté du gouvernement que de celui de l'opposition. Le rôle du Président consiste à juger équitablement et objectivement chaque cas qui se présente et, ce faisant, à veiller à ce que les règles soient appliquées de la façon prévue par la Chambre.

[Traduction]

Dans une situation semblable qu'il a eu à traiter, le Président Lamoureux a déclaré ce qui suit, selon la page 1398 des *Journaux* du 24 juillet 1969:

L'Orateur est un serviteur de la Chambre. On veut peut-être faire de moi le maître de la Chambre aujourd'hui, mais si demain, en d'autres circonstances, je cherchais à me prévaloir de ce privilège, on changerait peut-être alors d'avis. [...] Je ne me sens pas en mesure d'assumer cette responsabilité. Il est de mon devoir, je crois, de statuer sur de telles questions conformément aux règles et aux dispositions du Règlement dont les députés eux-mêmes ont confié l'application à l'Orateur.

J'aimerais également signaler à la Chambre que l'article du Règlement relatif à l'attribution de temps a été invoqué une seule fois au cours de cette trente-septième législature. J'ai indiqué clairement que le recours à cet article du Règlement ne constitue pas une question de privilège. Si d'autres cas se présentent, la présidence les traitera un par un en toute objectivité. Je rappelle à la Chambre que la présidence ne rendra aucune décision sur des situations hypothétiques ou sur des questions purement abstraites.

Encore une fois, je souhaite remercier les députés des arguments qu'ils ont soigneusement formulés à ce sujet. La présidence est consciente de l'importance que les députés des deux côtés de la Chambre attachent à cette question.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

• (1540)

[Traduction]

LES CRÉDITS

JOUR DÉSIGNÉ—L'ACQUISITION D'HÉLICOPTÈRES MARITIMES

La Chambre reprend l'étude de la motion et de l'amendement.

M. Grant McNally (Dewdney—Alouette, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'aimerais que mon collègue nous parle du processus suivi par le gouvernement libéral quand il a annulé la promesse faite en 1993 de faire l'acquisition d'hélicoptères. Nous continuons de payer pour cette promesse et l'équipement n'est

toujours pas en place. Le premier ministre a annulé unilatéralement cette promesse en 1993. Qu'en dit-il?

M. Peter Goldring: Monsieur le Président, voilà qui, généralement, dénote une grave lacune du gouvernement libéral dans l'art élémentaire de gouverner, c'est-à-dire d'équiper nos forces armées. En fait, ce cafouillis dans l'approvisionnement dure depuis 25 ans et ne semble pas vouloir cesser.

Plus tôt dans mon intervention, j'ai parlé de mon expérience dans les forces armées au cours des années 60. Ces mêmes problèmes existaient à cette époque. En 1962, j'ai reçu une formation en électronique au sein de l'Aviation royale du Canada, à Clinton, en Ontario. Le transistor était considéré à l'époque comme une nouvelle invention peu fiable.

Nous sommes passés depuis du transistor aux puces contenant des dizaines de milliers de transistors, et ensuite aux fibres optiques, et l'évolution continue. Mais où sont nos hélicoptères? Ceux que nous avons datent encore des années 60. Pendant ce temps-là, le gouvernement disserte sans fin et les projets d'approvisionnement se prolongent indéfiniment.

M. David Pratt (Nepean—Carleton, Lib.): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec le député de Mississauga-Sud.

Ce discours est mon premier pour cette trente-septième législature. Je suis vraiment ravi d'être de retour. Je tiens à vous féliciter, monsieur le Président, pour votre nomination à la vice-présidence et j'espère que vous voudrez bien transmettre tous mes vœux au Président pour son élection à la présidence.

Je suis à la fois ravi et très honoré d'avoir reçu la confiance des électeurs de Nepean—Carleton dont je serai le porte-parole dans cette institution à la fois importante, historique et, comme nous l'avons vu, souvent haute en couleur.

La vie politique est énergivore et, souvent, nos conjoints en pâtissent. Qu'il me soit permis de profiter de l'occasion pour remercier Joan, ma femme, pour son soutien indéfectible pendant trois élections municipales et deux élections fédérales, que j'ai toutes remportées, il va sans dire.

Je m'en voudrais aussi si je ne remerciais pas mes collaborateurs, Joan Tierney, Pat Murphy, Carrie Schroder, Liz Schlesak et Michael May.

Je me félicite d'intervenir dans le débat entourant la motion proposée par mon éminent collègue du Parti progressiste conservateur.

Le gouvernement a témoigné de nombreuses reprises de son engagement à fournir aux Forces canadiennes l'équipement nécessaire à l'accomplissement de leur mission, à savoir de nouveaux hélicoptères pour les missions de recherche et de sauvetage, de nouveaux véhicules de transport de troupes, de nouveaux sous-marins, et des instruments plus modernes pour les avions de chasse CF-18 et les appareils de patrouille maritime Aurora. La liste est impressionnante, mais elle est loin d'être exhaustive. L'acquisition de nouveaux hélicoptères maritimes pour remplacer les vénérables

Les crédits

Sea King est également inscrite dans le programme d'achat de matériel annoncé dans le livre blanc sur la défense.

Là encore, le gouvernement a tenu parole en annonçant en août dernier qu'il avait autorisé le ministère de la Défense nationale à acheter des appareils dignes de remplacer les Sea King. Nos forces navales doivent pouvoir affronter une grande variété de dangers. Elles doivent avoir la capacité de contrôler ce qui se passe au-dessus, au niveau et en dessous de la surface de la mer.

• (1545)

Les hélicoptères embarqués sont une composante essentielle de cette capacité. Ces appareils sont indispensables pour la marine et permettent d'accroître substantiellement les capacités de surveillance, de défense et d'attaque de nos frégates et de nos destroyers.

Toutefois, les hélicoptères maritimes peuvent aussi servir à plein d'autres choses, y compris la recherche et le sauvetage. Ils constituent une importante capacité pour un pays qui a la côte maritime la plus longue du monde et est le deuxième pays du monde en superficie, sans parler des conditions atmosphériques qui y sont extrêmes. Ces appareils qui fonctionnent à partir de nos navires nous procurent une capacité unique pour les opérations au large. Beaucoup de marins en détresse dans les eaux glacées de l'Atlantique nord doivent leur vie à ces hélicoptères et aux équipages des Forces canadiennes à leur bord.

Ces dernières années, nos hélicoptères maritimes ont participé à des missions de secours d'urgence au Manitoba, lors des inondations de 1997, après l'écrasement du vol 111 de la Swissair, en septembre 1998, et aux opérations de secours humanitaire en Somalie et dans d'autres pays du monde.

Ces appareils procèdent régulièrement à des patrouilles de surveillance des pêches et ont assisté la GRC dans des opérations de lutte contre le trafic des stupéfiants. Ils ont aussi servi à appuyer des opérations visant à empêcher l'arrivée par mer d'immigrants clandestins. Ils ont participé à plusieurs opérations de soutien de la paix, notamment dans l'Adriatique entre 1993 et 1996, en Haïti en 1993 et 1994, dans le golfe Persique depuis 1991, et au Timor oriental en 1999. Ils font partie de nos groupes opérationnels navals et sont une importante partie de notre contribution à la défense de l'Amérique du Nord.

Les hélicoptères maritimes font également partie de notre contribution à la force navale permanente de l'OTAN dans l'Atlantique.

Depuis plus de 35 ans, les hélicoptères Sea King se chargent de ces missions de façon admirable. Il ne fait aucun doute qu'un nouvel hélicoptère est nécessaire pour permettre aux Forces canadiennes de continuer à apporter une contribution essentielle tant au Canada qu'à l'étranger.

Le gouvernement reconnaît cette nécessité et il agit en faisant l'acquisition d'un hélicoptère de remplacement, mais pas à tout prix. On va utiliser les deniers publics de façon judicieuse et le gouvernement ne dépensera pas plus qu'il ne faut.

Le gouvernement entend bien offrir aux Forces canadiennes un hélicoptère maritime qui répondra aux besoins actuels et futurs au meilleur prix possible, tout au cours du cycle de vie de cet aéronef.

Cependant, soyons clairs. Les besoins en capacité ne seront pas remis en question dans le cas de cet aéronef de remplacement. Ces besoins sont clairement définis et décrits dans l'énoncé des besoins opérationnels qui a été rendu public en août dernier par le ministre de la Défense nationale.

Ce document a été établi par le ministère de la Défense nationale. Le ministère a effectué un examen approfondi de ses besoins en utilisant des scénarios contemporains et il a relevé ses besoins opérationnels, en se fondant sur une analyse statistique rigoureuse. Cet énoncé des besoins opérationnels va dans le sens de la politique actuelle de défense et il reflète en outre les changements survenus à la suite de la fin de la guerre froide.

Nous n'avons pas besoin du même type d'hélicoptère qu'il y a 15 ans, voire en 1993, lorsque nous avons annulé le projet EH-101. La guerre froide est terminée. Nous passons d'une guerre anti-sous-marine dans les océans du monde à des opérations plus régionales, côtières.

Nous avons maintenant besoin d'un aéronef disponible en nombre suffisant qui a la charge utile, l'endurance et les systèmes de mission nécessaires pour faire le travail qu'exigera le contexte de la sécurité à l'avenir. Il nous faut un hélicoptère équilibré et polyvalent. Nous avons besoin d'un hélicoptère qui va répondre aux besoins des Forces canadiennes.

Avec cet énoncé des besoins opérationnels cohérent et très structuré, le gouvernement sera en mesure de suivre une stratégie d'achat adaptée à notre époque, et les contribuables canadiens en profiteront.

Même lorsqu'on compte les 478 millions de dollars en frais d'annulation, le coût des nouveaux hélicoptères SAR et les investissements effectués pour assurer le bon état de navigabilité des hélicoptères Labrador et Sea King, nous nous attendons à épargner aux contribuables canadiens 1,5 milliard de dollars par rapport au projet EH-101 annulé.

Nous économiserons parce que nous acquerrons de la technologie de série et non de la technologie expérimentale. Nous économiserons parce que nous aurons un marché plus concurrentiel et que les besoins stratégiques reflèteront désormais les changements dans le contexte stratégique. Nous économiserons parce que nous tiendrons compte du prix d'achat de l'hélicoptère et du coût de son entretien pendant son cycle de vie.

D'ici à ce que nous prenions livraison de ces nouveaux hélicoptères maritimes, les Forces canadiennes continueront à s'appuyer sur les Sea King pour s'acquitter de leurs missions.

• (1550)

Des députés ont manifesté de l'inquiétude au sujet de la sécurité de ces aéronefs. Il est vrai qu'ils ne rajeunissent pas. Nous le savons tous, mais permettez-moi d'être très clair. Le gouvernement ne demandera pas aux hommes et aux femmes des Forces canadiennes de voler à bord d'aéronefs dangereux. Le ministre l'a répété en bon nombre d'occasions.

D'importants montants ont été investis afin de veiller à ce que les Sea King continuent de voler en toute sécurité et de s'acquitter de leurs diverses tâches jusqu'à ce que les hélicoptères de remplace-

Les crédits

ment entrent en service. À titre d'exemple, nous consacrons 50 millions de dollars à l'amélioration des moteurs et des boîtes de transmission. Pour améliorer le potentiel opérationnel des hélicoptères, la force aérienne apporte diverses autres améliorations: panneaux de revêtement de plancher pour le transport des marchandises, matériel d'autodéfense électronique et treuil de sauvetage amélioré, notamment.

En conclusion, je souligne de nouveau l'engagement du gouvernement à l'égard des Forces canadiennes. L'annonce faite aujourd'hui dans le Budget supplémentaire des dépenses nous en a donné la preuve. L'objectif principal du processus d'acquisition consiste à leur fournir l'équipement dont ils ont besoin au meilleur prix possible. Cette initiative profitera au Canada ainsi qu'aux hommes et aux femmes des Forces canadiennes. Elle mérite l'appui de tous les députés.

M. Gerald Keddy (South Shore, PC): Monsieur le Président, j'ai écouté le discours du député. Il n'y a pas vraiment de bonne manière de commenter son intervention, alors je mettrai des gants blancs.

Une fois, au milieu des années 80, je me suis rendu dans le Nord à bord d'un appareil Twin Otter. Il s'agissait en fait d'un avion de patrouille qui avait été utilisé au Vietnam. On apercevait les nombreux trous de balles qu'on avait tenté de colmater. J'ai l'impression que cet appareil serait encore beaucoup plus fiable que la moitié des aéronefs et des hélicoptères de l'armée canadienne, de la marine canadienne et de notre équipe de recherche et sauvetage. Je trouve absolument scandaleuse la position que le député et le gouvernement tentent de défendre en ce qui concerne l'acquisition d'hélicoptères militaires et d'appareils de recherche et de sauvetage.

Je l'ai déjà dit à la Chambre et je le répète, il est évident qu'aucun député ministériel n'a jamais eu à attendre un hélicoptère quand sa vie était en danger. Aucun parent des députés d'en face n'a eu à attendre un hélicoptère dans de telles circonstances non plus. Si c'était le cas, s'ils avaient la moindre crédibilité, s'ils étaient dotés d'un peu de conscience, nous aurions déjà une bien meilleure flotte d'hélicoptères pour aller chercher des naufragés au large des côtes, des travailleurs coincés sur les plates-formes de forage ou encore des pêcheurs qui attendent d'être rescapés, debout sur leur bateau renversé qui sombre alors qu'il n'y a pas d'autre bateau en vue. Nous ne serions pas ici à débattre du genre d'hélicoptères à acquérir. Ce serait déjà fait.

Je voudrais corriger certains chiffres qui ont été avancés, et ce ne sont pas les chiffres de l'opposition. Voici les chiffres du gouvernement. Les frais d'annulation de l'acquisition des hélicoptères EH-101, 500 millions de dollars; l'entretien et la remise à neuf des Sea King jusqu'à l'an 2008, 600 millions de dollars; le programme canadien de recherche et de sauvetage, acquisition de 15 hélicoptères, 790 millions; le projet des hélicoptères maritimes, 28 hélicoptères, 2,9 milliards de dollars; le service d'entretien à long terme du PHM, pour 25 ans, 1,7 milliard de dollars.

Le coût total des programmes des libéraux, non corrigé de l'inflation, s'élève à 8,2 milliards de dollars. L'acquisition des hélicoptères EH-101, si elle s'était réalisée, aurait coûté 5,8 milliards de

dollars. Ce sont là les chiffres du gouvernement. J'aimerais savoir ce qu'en pense le député.

M. David Pratt: Monsieur le Président, le député parle beaucoup, mais il accorde peu de place aux faits. Je ne l'ai pas vu au Comité de la défense depuis plusieurs années. Je ne sais pas où il se tient, mais il n'a certes pas eu l'occasion d'entendre certaines des discussions de notre comité.

Néanmoins, il tente de dénigrer tout le matériel qu'utilisent les Forces canadiennes. Je peux dire au député que je suis monté à bord des hélicoptères des forces armées. J'ai survolé le Kosovo dans ces hélicoptères. Le Griffon était l'un des meilleurs appareils utilisés au Kosovo jusqu'à ce qu'il soit retiré de la région et que nous regroupions nos forces en Bosnie. Les Britanniques et les Américains comptaient sur les hélicoptères canadiens pour assurer la surveillance, car leurs propres hélicoptères leur posaient des problèmes. J'ai aussi volé à bord d'hélicoptères canadiens au Canada.

• (1555)

Nous savons tous que le Sea King est un vieil hélicoptère qui a besoin d'être remplacé, et c'est précisément ce que le gouvernement a fait. Si nous avions opté pour l'appareil que souhaitait le Parti conservateur, le EH-101, nous nous serions retrouvés avec un hélicoptère datant de la guerre froide dans un contexte d'après-guerre froide. Cet hélicoptère n'aurait pas satisfait aux exigences opérationnelles des Forces canadiennes modernes.

Durant la guerre froide, le Canada se spécialisait dans la lutte anti-sous-marine. Il y excellait. Il était considéré parmi les meilleurs, sinon le meilleur, au monde dans le domaine, mais les choses ont changé. Nous devons adapter le processus, les procédures et la stratégie en fonction du contexte stratégique actuel. C'est précisément ce qu'a fait le gouvernement en effectuant cette acquisition.

Je n'ai pas le temps de me pencher sur les chiffres qu'a donnés le député, qui sont certes horribles. C'est pour cette raison que le gouvernement a annulé le programme.

M. Paul Szabo (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.): Monsieur le Président, en qualité de secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, je suis très attentivement depuis un certain temps le dossier du projet d'acquisition d'hélicoptères maritimes.

Le ministre et moi avons eu plusieurs discussions sur le rôle central que le ministère a à jouer pour le remplacement des Sea King, lesquels ont très bien servi les Forces canadiennes mais arrivent maintenant à la fin de leur durée de vie utile. Je me réjouis d'avoir l'occasion de débattre du pour et du contre de la décision du gouvernement d'acquérir 28 nouveaux hélicoptères maritimes et, plus spécialement, de la stratégie qu'il a suivie à cet égard.

Comme les députés le savent peut-être, il s'agit du projet fédéral d'acquisition le plus important qu'ait entrepris le gouvernement libéral depuis qu'il est arrivé au pouvoir en 1993. C'est un élément important d'une stratégie à long terme plus vaste visant à doter les Forces canadiennes de matériel moderne et à la fine pointe de la technologie pour le XXI^e siècle.

Les crédits

Étant donné la valeur pécuniaire considérable et la nature délicate de cette acquisition, je puis assurer aux députés que le projet a fait l'objet d'un examen approfondi de la part du ministère de la Défense et du ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux. C'est la bonne décision et la bonne approche tant pour les militaires que pour les contribuables canadiens.

Je félicite le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux pour le soin avec lequel il a veillé à ce que le processus soit non seulement équitable, ouvert, transparent et compétitif, mais aussi innovateur et progressiste.

Je félicite également le ministre de la Défense et ses collaborateurs d'avoir élaboré un énoncé des besoins opérationnels pour l'hélicoptère maritime qui répondra aux besoins modernes de nos Forces armées canadiennes. Le monde a changé au cours des dernières décennies, et nos besoins en matière de défense aussi.

Nos deux ministres sont déterminés à bien réaliser le projet. Leurs efforts méritent l'appui des députés de tous les côtés à la Chambre. La stratégie d'acquisition mise au point par le ministre des Travaux public et des Services gouvernementaux, associée à une compréhension plus réaliste des besoins du Canada, fera économiser 1,5 milliard de dollars aux contribuables Canadiens par rapport au projet d'hélicoptères du gouvernement précédent.

Comme l'a déjà souligné le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, cet argent pourra être, et sera effectivement, consacré à d'autres priorités gouvernementales approuvées par les Canadiens lors des élections de l'automne dernier.

L'un des principaux facteurs qui assureront la réussite du projet est l'engagement du gouvernement à amorcer un véritable dialogue constructif avec l'industrie aérospatiale. Dès que la lettre d'intérêt pour le projet des hélicoptères maritimes a été publiée à la fin du mois d'août, les portes se sont ouvertes à la communication et le dialogue entre l'industrie et les représentants du gouvernement a été positif et pratique.

Il va sans dire que ce projet suscite énormément d'intérêt tant au Canada qu'à l'étranger. Il ne saurait en être autrement. Au cours des prochaines années, on attribuera des marchés de plus de deux milliards de dollars pour du matériel. En outre, les soumissionnaires retenus se verront aussi attribuer des contrats pour le soutien en service à long terme de tout le matériel qu'ils vendront à l'État.

Même dans l'industrie de la défense, de tels projets ne se présentent pas tous les jours. Le projet des hélicoptères maritimes devrait susciter une concurrence dynamique et intense entre certains des plus grands entrepreneurs mondiaux de fourniture de produits de défense.

Le dialogue amorcé avec l'industrie en août dernier a déjà donné lieu à une rétroaction qui aidera les fonctionnaires de la défense et des achats à peaufiner les exigences et les spécifications, en conformité avec la stratégie d'acquisition.

• (1600)

Le dialogue nous a aussi permis d'identifier les sociétés qui sont à la fois intéressées à être maîtres d'oeuvre et qui en ont les

capacités en ce qui concerne un seul ou les deux contrats relatifs au système de mission intégré. Les entrepreneurs potentiels ont obtenu tous les renseignements concernant les différents aspects de la stratégie d'approvisionnement et les obligations qu'ils devront honorer au cours du processus.

L'industrie sait aussi que deux demandes de propositions seront faites et que deux contrats seront attribués. L'un concerne les hélicoptères et l'autre le système intégré de mission.

Comme le ministre l'a déjà signalé, le lancement de deux demandes de propositions nous permettra d'acquiescer à la fois les hélicoptères et le système de mission intégré qui répondent le mieux à nos besoins au plus bas coût possible. Ces deux demandes de propositions encourageront en outre une plus grande participation de l'industrie à l'ensemble du projet.

Comme je l'ai dit il y a quelques instants, la stratégie d'approvisionnement s'est appuyée sur l'un des principes suivis par le gouvernement en matière d'attribution de contrats, soit la transparence et l'équité à l'égard de tous les soumissionnaires.

La préparation d'appels d'offres de cette nature peut coûter des millions de dollars. Nous devons donc prendre les moyens raisonnables qui permettront d'éviter que des propositions soient rejetées pour des motifs de non-conformité technique. C'est dans cet esprit que nous avons adopté une stratégie prévoyant un processus de pré-qualification. C'est une première au Canada pour un projet de cette envergure.

Cela revient à dire que les soumissionnaires potentiels devront démontrer aux responsables du projet et de la Défense que l'équipement qu'ils proposent répond aux exigences opérationnelles du gouvernement, avant de présenter leur soumission officielle. Sans éliminer le risque de non-conformité, un tel processus le réduira au minimum.

Deux processus distincts de préqualification seront également menés, un au sujet de la conformité technique de l'hélicoptère de base, et l'autre à propos de certaines composantes du système de mission intégré de l'hélicoptère maritime. Les soumissionnaires éventuels qui ne se seront pas préqualifiés au moins 30 jours avant la fin de l'appel d'offres seront déclarés en non-conformité et leurs soumissions officielles ne seront pas examinées.

Je dois souligner que la préqualification ne sera fondée en grande partie que sur l'aspect matériel de chaque marché. La soumission pourrait toujours être déclarée non conforme si la société ne répondait pas aux autres conditions prévues dans la demande de proposition. Donc, même avec le processus de préqualification, les soumissionnaires devront répondre à des critères rigoureux qui sont énoncés dans d'autres parties de la DP.

Un autre aspect unique de cette stratégie d'acquisition, c'est que la décision de l'État d'incorporer dans chaque marché des services de soutien lui sera profitable à long terme. Comme dans le cas de toute pièce de matériel mécanique ou électronique, le système d'aéronef et le système de mission nécessiteront des services d'entretien et de soutien exhaustifs et constants lorsqu'ils seront en

Les crédits

marche. Les services de soutien englobent une vaste gamme d'activités qui garantiront l'utilisation sûre des hélicoptères au cours de leur vie utile, y compris l'entretien de base des aéronefs et des systèmes, l'acquisition de pièces de rechange, la gestion des stocks, les services de soutien du logiciel, la simulation et la formation.

Les hélicoptères maritimes nécessiteront des services de soutien pendant environ 20 ans ou plus. Les autorités chargées de l'acquisition de matériel de défense estiment que l'incorporation de services de soutien dans chaque DP concurrentielle offrira une autre garantie qu'elles se doteront d'un produit de haute qualité. Cette approche est fort valable. Après tout, il est probable qu'aucun fournisseur ne livre du matériel de piètre qualité si le même entrepreneur doit se charger de son entretien à long terme. Comme les entrepreneurs devront prendre un engagement de 20 ans à l'égard de leur équipement, il n'y a guère de risque que quiconque essaie de rogner sur les coûts pour économiser dans l'immédiat, quitte à s'exposer à de fortes augmentations de coûts par la suite.

La lettre d'intérêt n'a été ni le début, ni la fin du dialogue avec l'industrie, dont j'ai parlé tout à l'heure. Il s'agit en fait d'un processus suivi qui s'échelonne depuis l'étape de la présélection jusqu'à la date limite de remise des soumissions. Il y aura de nombreux contacts directs avec les soumissionnaires éventuels, mais le principal moyen d'assurer ce dialogue et de mettre de l'information en commun sera le site Web du Projet d'hélicoptère maritime qui a été créé il y a quelques mois par l'équipe chargée de la gestion du projet. À titre d'information, je signale aux députés qu'on peut accéder à ce site en passant par le site des Travaux publics.

Je suis heureux que notre gouvernement se soit engagé à être le gouvernement le mieux relié du monde à ses administrés par l'info-route, et qu'il se serve de ce moyen de communication pour tenir les soumissionnaires potentiels et d'autres parties intéressées au courant du projet.

Dans les semaines et les mois à venir, nous nous servirons du site Web pour publier au fur et à mesure les éléments des deux demandes de propositions, en commençant par les documents qui concernent l'appareil lui-même. Cela donnera aux soumissionnaires la possibilité d'étudier et de commenter les divers aspects du projet sans tarder, pendant qu'il est encore temps d'apporter des changements qui peuvent être bénéfiques, tant pour l'État que pour les soumissionnaires.

• (1605)

Je voudrais donner à tous les députés l'assurance que des critères stricts encadreront l'évaluation de chaque proposition que le gouvernement finira par recevoir. Le soumissionnaire qui proposera le plus bas prix tout en respectant les exigences techniques, en faisant des conditions acceptables, en assurant des retombées industrielles et régionales et l'évaluation du risque, obtiendra le marché. Peu après, nous publierons la demande de propositions pour le deuxième élément, le système de mission intégré.

En terminant, j'ajoute que j'ai bon espoir que la stratégie d'acquisition actuellement mise en oeuvre donnera aux membres des

Forces canadiennes l'hélicoptère maritime dont ils ont besoin dans le contexte opérationnel d'aujourd'hui, et je suis persuadé que tous les députés conviendront que l'approche du gouvernement est encourageante pour les forces armées, juste pour l'industrie et responsable envers les contribuables.

M. Rob Anders (Calgary-Ouest, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'ai une question pour le député. L'intervenant qui l'a précédé a indiqué que le Sea King servait à la lutte anti-sous-marine. La chasse aux sous-marins m'apparaît une activité importante, compte tenu surtout du fait que nous ne sommes pratiquement pas présents autrement dans l'Arctique.

Le ministre de la Défense nationale ne semble cependant pas de cet avis. Le ministre, en passant, a parlé de l'appareil Sea King pour la lutte anti-sous-marine comme d'une relique de la guerre froide.

La question que je me pose est la suivante: qui a raison? Est-ce le ministre qui prétend que le Sea King et son successeur ne serviront pas à la chasse aux sous-marins, que le premier n'est qu'une relique de la guerre froide et qu'il n'est plus approprié, ou est-ce l'intervenant précédent qui a dit que cette activité est importante et que le Canada doit poursuivre sa lutte anti-sous-marine? Est-ce le ministre qui a raison ou l'intervenant précédent, tous deux libéraux?

M. Paul Szabo: Monsieur le Président, la motion à l'étude porte sur une stratégie d'approvisionnement pour les nouveaux hélicoptères. Il y a deux marchés: un pour l'appareil lui-même, l'autre pour le système de mission intégré.

Le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux offre des services d'approvisionnement à tous les ministères fédéraux. Le ministère de la Défense nationale lui a fourni des spécifications pour ce projet précis. Travaux publics et Services gouvernementaux Canada est en train de définir la stratégie d'approvisionnement, comme il l'a fait en août dernier. On a amorcé déjà le dialogue avec l'industrie aérospatiale.

La stratégie et le processus d'acquisition que nous suivons sont, à notre avis, le meilleur moyen de nous doter de ces hélicoptères, dans le meilleur intérêt des militaires, du gouvernement, de la Défense nationale et des contribuables. Voilà de quoi il est question à la Chambre aujourd'hui, et c'est exactement ce que nous faisons.

M. Gerald Keddy (South Shore, PC): Monsieur le Président, le secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics pourrait peut-être nous donner quelques précisions sur la stratégie d'achat. Le gouvernement nous dit depuis le début que la stratégie serait basée sur les meilleurs coûts, alors que les directives du Conseil du Trésor précisent ce qui suit à l'article 9.1.1:

Comme il est indiqué dans la politique, l'objectif des marchés publics est d'acquérir des biens et des services, et d'exécuter des travaux de construction de la façon la plus rentable ou, le cas échéant, de la manière la plus conforme aux intérêts de l'État et d'une façon qui assure le meilleur équilibre possible des avantages du peuple canadien. Inhérente à la notion de meilleure valeur est la prise en considération de tous les coûts pertinents que suppose la vie utile de l'acquisition, pas seulement du coût initial ou du coût contractuel de base.

Les crédits

Comme je l'ai déjà souligné au dernier député libéral qui a pris la parole, il y a un écart de 3,2 milliards de dollars par rapport aux chiffres présentés par les libéraux eux-mêmes en 1994 pour l'achat de nouveaux hélicoptères. S'ils avaient maintenu le plan original d'achat des EH-101, le coût aurait été de 5,3 ou 5,1 milliards.

J'aimerais que le député nous fasse part de ses commentaires sur la stratégie d'achat, sur le fait que le gouvernement a modifié les règles pour ce contrat, sur le fait qu'il n'écoute pas les conseils d'ordre militaire que lui donne son propre ministère de la Défense nationale et sur le fait qu'il s'est retiré pour que le premier ministre puisse prendre sa plume et écrire «Aucun hélicoptère» en travers de la feuille. Le gouvernement a dû s'adapter, faire toutes sortes de concessions et revenir sur ses positions.

• (1610)

M. Paul Szabo: Monsieur le Président, la première question du député portait sur le processus. Bien sûr, le processus relatif aux exigences du ministère de la Défense nationale relevait d'une décision du gouvernement. Le Conseil du Trésor fait partie du gouvernement, de sorte que cela est conforme aux lignes directrices du Conseil du Trésor.

Permettez-moi de faire un petit résumé. Au mois d'août, une lettre d'intérêt a été adressée à l'industrie aérospatiale pour susciter le dialogue avec elle. Était décrite dans cette lettre la stratégie d'approvisionnement prévue pour toutes les parties. La justification de notre stratégie d'approvisionnement s'explique aisément. Nous estimons qu'un processus d'adjudication distinct nous permettra d'obtenir à la fois l'hélicoptère requis et le système de mission intégré aussi bien que le soutien en service à long terme au prix le plus bas. Cela permettra aussi à un plus grand nombre de concurrents de participer.

Dans son préambule, le député a parlé simplement du plus faible coût. Ce n'est pas vrai. La stratégie d'adjudication est bien plus qu'une simple question de coût. Les offres doivent se conformer aux grandes lignes des spécifications mentionnées dans la lettre d'intention et énoncées en détail sur le site Web du gouvernement.

M. Grant McNally (Dewdney—Alouette, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec le député de Calgary-Ouest.

Le présent débat a été fort intéressant. C'est un sujet important qui a été soulevé aujourd'hui par le Parti conservateur. Je n'en croyais tout simplement pas mes oreilles quand j'ai entendu les arguments du gouvernement libéral, qui défendait une position impossible à défendre. C'est bien ce qu'il a tenté de faire aujourd'hui. Les députés libéraux ont passé leur temps à défendre leurs actions ou leur inaction dans le dossier du remplacement des hélicoptères maritimes d'une manière telle que leurs arguments ne tenaient pas.

L'argument que vient tout juste de soulever le député libéral de Nepean est incroyable. Il a tenu des propos incroyables en disant

que, si le gouvernement avait donné suite au contrat conclu par les conservateurs dans les années 90, contrat que le premier ministre a annulé en 1993, nous nous serions retrouvés avec un hélicoptère doté de capacités pour la guerre froide, ce qui aurait été une erreur.

D'abord, il a tort. Ensuite, s'il faut en croire le raisonnement du député, il valait mieux que le gouvernement dépense 10 milliards de dollars au cours de cette période pour ne pas obtenir plus vite les hélicoptères dont nous avons besoin plutôt que quelque 5 milliards de dollars pour que soient livrés les hélicoptères prévus, dans les années 90, dans le plan d'achat du Parti conservateur. Ils auraient été livrés en 1993. C'est absolument illogique. La position indéfendable que les libéraux adoptent aujourd'hui à la Chambre n'a aucun sens.

La seconde affirmation que font la plupart des députés libéraux est qu'ils se sont trouvés à épargner 1,5 milliard de dollars de l'argent des contribuables en attendant Dieu sait combien d'années pour remplacer des Sea King qui sont plus vieux que moi. C'est incroyable.

Les libéraux devraient être gênés et déçus d'acquiescer ainsi 28 hélicoptères au lieu des 35 prévus dans le plan proposé au début des années 90 par les conservateurs. Comme nous aurons sept hélicoptères de moins, c'est normal qu'on épargne de l'argent. C'est un peu comme si le gouvernement disait qu'il allait acheter 28 voitures au lieu de 35, mais qu'il allait, ce faisant, épargner 1,5 milliard de dollars, ou le prix des sept voitures manquantes. Voici où mène ce genre de raisonnement.

• (1615)

Les libéraux disent qu'ils peuvent maintenant dépenser plus sur la même période et obtenir moins, ce qui nous permettra de réaliser des économies. C'est tout simplement insensé. Les Canadiens le savent. Nos militaires le savent aussi. Ils savent que ce dossier a fait l'objet de politocailleterie depuis de nombreuses années.

Nous connaissons le plan d'achat qui vise à remplacer les vieux appareils Sea King et qui est en préparation depuis maintenant des décennies. Nous sommes maintenant en 2001. La capacité militaire et l'équipement auraient été en place au milieu des années 90 si le premier ministre ne s'était tout simplement pas livré à de la politocailleterie et s'il n'avait pas annulé le contrat qui aurait permis l'entrée en service des EH-101 au moment opportun.

Au lieu de cela, il s'est produit ce que j'appellerai un cafouillage. C'est un mot qui convient dans ce cas-ci et qui est indiqué pour de nombreux autres secteurs de dépenses gouvernementales. Il s'est produit ce cafouillage. Il y a eu des pertes de vie à cause d'un équipement désuet qui a mis la vie de nos militaires en danger. Les appareils Sea King nécessitent environ 40 heures d'entretien pour chaque heure de vol.

Des collègues à la Chambre ont mentionné aujourd'hui que la situation devient plutôt embarrassante. Nous félicitons le personnel

Les crédits

qui entretient ces appareils et celui qui met sa vie en jeu en utilisant de l'équipement qui aurait dû être remplacé il y a longtemps.

Il est tout simplement inacceptable que le gouvernement prenne la parole à cet endroit et défende cette situation. Je crois que les Canadiens sont capables de pardonner quelqu'un qui avoue avoir fait une erreur, qui avoue avoir fait quelque chose qu'il n'aurait pas dû faire et qui s'engage à réparer son erreur. C'est exactement ce que les libéraux devraient faire à la Chambre aujourd'hui. S'ils faisaient cela, je crois qu'ils seraient capables de parler franchement aux Canadiens du retard en ce qui concerne le remplacement de l'équipement et de leur position à ce sujet. Au lieu de parler franchement aux Canadiens, ils offrent de piètres excuses que les gens qui ont besoin de ces services ont beaucoup de mal accepter.

Mes collègues du Parti conservateur ont parlé de la situation sur la côte de l'Atlantique pour ce qui est des sauvetages. Mon collègue, le député de South Shore, a dit que les ministériels n'avaient manifestement pas eux-mêmes été dans une situation où ils auraient eu besoin de ces services, ni personne dans leur entourage. J'ai trouvé que c'était là un très bon argument parce que la position du gouvernement, qui ne montre aucune volonté d'agir dès maintenant pour répondre à ce besoin, est simplement indéfendable.

C'est dommage que la motion ne puisse pas faire l'objet d'un vote aujourd'hui parce que je crois que nous verrions que les partis de l'opposition sont unanimes à ce sujet. Il s'agit d'une motion sensée qui vise à corriger une erreur grave que le premier ministre a commise en 1993. Ce qui est vexant et décevant pour les députés de tous les partis de ce côté-ci de la Chambre et pour certains ministériels aussi, j'en suis certain, c'est l'inaction du gouvernement ainsi que le fait que celui-ci ne soit pas prêt à reconnaître qu'on s'est servi de ce dossier pour faire de la politacillerie et que cela a entraîné des pertes de vie, a mis notre personnel en danger et a causé bien d'autres problèmes.

Je veux parler d'une autre remarque qui a été faite à la Chambre aujourd'hui au sujet de l'état de préparation en cas de séisme, qui relève du ministère de la Défense nationale. Durant la période des questions et à certains moments durant le débat d'aujourd'hui, lorsque nous avons posé des questions au sujet du séisme qui a frappé la région de Vancouver hier, le gouvernement n'a pas semblé se préoccuper de cette question. Il a déménagé à Edmonton, c'est-à-dire à 750 milles de Vancouver, la base des Forces canadiennes Chilliwack, qui a les équipes d'intervention en cas d'urgence pour la région de Vancouver.

On sait qu'il y aura un jour un gros tremblement de terre à Vancouver, mais on ne sait pas quand. Aujourd'hui, lorsqu'on a demandé à la ministre de la Justice, qui est d'Edmonton, ce que nous ferions sans ces services, elle a répondu que nous cherchions à susciter des craintes. Quel commentaire inacceptable et décevant. Comment nos forces armées pourront-elles transporter du matériel lourd à Vancouver s'il n'y a plus de pistes d'atterrissage et si les principales voies de communication ont été détruites? La position du gouvernement est indéfendable.

• (1620)

Le gouvernement a échoué avec son programme d'hélicoptères maritimes et à bien d'autres égards. Les députés de l'opposition seront unis dans le débat présent et dans bien d'autres pour exiger du gouvernement qu'il rende des comptes. Il est clair pour tous les Canadiens que, plutôt que de faire ce qu'il doit faire, admettre ses erreurs et les corriger sur-le-champ, le gouvernement continue de donner des réponses évasives et refuse de corriger ce qui doit l'être et qui aurait pu l'être dès 1993. C'est très décevant.

M. Rodger Cuzner (Bras d'Or—Cape Breton, Lib.): Monsieur le Président, le député a laissé entendre que le consentement des partis d'opposition serait unanime. Pendant son discours, il n'a fait allusion à aucun des obstacles auxquels se rapporte la motion.

La motion est la suivante:

Que la Chambre exhorte le gouvernement à éliminer de la lettre d'intérêt à l'industrie aérospatiale ce qui nuit à l'équité et à la transparence du Projet d'hélicoptère maritime et que l'acquisition de matériel maritime soit menée de manière à obtenir le meilleur rapport qualité-prix pour les contribuables canadiens, conformément aux lignes directrices du Conseil du Trésor.

Le député pourrait-il fournir des détails à cet égard?

M. Grant McNally: Monsieur le Président, l'obstacle qui saute aux yeux, c'est le gouvernement libéral du Canada. Il s'agit manifestement d'un obstacle de taille. Tous les députés sont fermement d'accord pour dire que l'obstacle, c'est le premier ministre. Il a dit non en 1993. Autrement, nous aurions des hélicoptères en service aujourd'hui au Canada. Mais, huit années ont passé et il n'y a toujours pas d'hélicoptère en vue. Voilà le principal obstacle.

Un autre obstacle est l'énoncé des besoins opérationnels et tout le processus en place. Les libéraux ont modifié le processus de manière à empêcher certains membres de l'industrie de présenter des soumissions dans le cadre de la stratégie d'approvisionnement. Cette élimination a été faite sciemment pour sauver la face politiquement, parce que le gouvernement ne voudrait pas finir par commander les mêmes hélicoptères, ou leurs variantes, dont il avait annulé le contrat en 1993. C'est une autre barrière à éliminer.

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Monsieur le Président, le président et le vice-président du Comité permanent de la défense nationale et des anciens combattants ont déclaré aujourd'hui qu'ils appuyaient l'achat des hélicoptères maritimes les moins chers. Je suis certaine que nos militaires sont enchantés de savoir que nous aurons les moins chers plutôt que les meilleurs.

Le député donne-t-il raison au gouvernement qui déroge aux recommandations et aux politiques du Conseil du Trésor concernant le remplacement des Sea King? Avec sa lettre d'intérêt, le gouvernement déroge aux paragraphes 9.1.1 et 9.1.2 du document du Conseil du Trésor. Le gouvernement ne devrait agir ainsi sous aucune considération. Les politiques doivent être respectées par tout un chacun.

Les crédits

M. Grant McNally: Monsieur le Président, je suis d'accord avec ma collègue de Saint John et je la félicite d'avoir présenté cette motion aujourd'hui.

Le gouvernement n'agit pas comme il se doit. Cela est indéfendable. Il est évident que la position avancée ici aujourd'hui par le gouvernement libéral du Canada va dans le mauvais sens. En 1993, le gouvernement a annulé le programme qui aurait permis que des hélicoptères sauvent des vies d'un bout à l'autre du Canada, et il doit en assumer la responsabilité.

Une voix: Il y aurait eu des économies de l'ordre de 1,5 milliard de dollars.

M. Grant McNally: Le député dit qu'il y aurait eu des économies de 1,5 milliard de dollars, mais il ne dit pas qu'il faut compter sept hélicoptères de moins. Il veut bien dire une chose en en taisant une autre. Il ne veut pas qu'on ressorte toute l'histoire. Je ne lui fait pas de reproche. Son gouvernement a pris une décision vraiment embarrassante. Il devrait être tenu entièrement responsable de ses actions. Les Canadiens sont déçus du gouvernement et de l'orientation qu'il a prise en annulant le contrat d'acquisition des hélicoptères et en reformulant la lettre d'intérêt de manière à en exclure certains et à essayer d'éviter d'autres contrecoups plus embarrassants encore dans tout ce gâchis.

• (1625)

M. Rob Anders (Calgary-Ouest, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je vais m'adresser à mes électeurs. Je tiens à dire ce qui se passe à tous ceux qui suivent aujourd'hui le débat à la maison ou dans les bureaux sur la colline parlementaire.

Les libéraux ont la gorge serrée quand ils parlent d'un dossier sur lequel ils ont fait campagne en 1993. Ils avaient promis aux Canadiens d'abandonner la décision des conservateurs d'acquérir des hélicoptères EH-101, qui étaient clairement les meilleurs hélicoptères que l'on aurait pu acheter. Durant la campagne électorale, le premier ministre s'est frappé la poitrine en assurant que l'annulation de cette décision nous ferait économiser de l'argent. Or, il appert qu'au bout du compte les libéraux dépenseront beaucoup plus d'argent au total et que nous obtiendrons moins d'hélicoptères en retour. Voilà ce qu'on appelle la responsabilité financière libérale: payer plus pour avoir moins.

Je ne dis pas cela uniquement pour faire le malin ou pour plaisanter. C'est qu'entre-temps, des gens sont morts à cause de cette mauvaise décision. Des gens ont perdu la vie aux commandes de ces hélicoptères qui n'auraient pas dû être en service, à cause de la décision du premier ministre et de son gouvernement. Cela ne se résume pas à une question d'argent. Il y a aussi le sacrifice de la vie de plusieurs membres des forces armées. Les libéraux devraient avoir honte à ce sujet.

En annulant le contrat, les libéraux ont occasionné une dépense d'environ 600 millions de dollars en frais d'annulation. C'est beaucoup d'argent, mais il y a pire. Il y a aussi le fait qu'ils ont dépensé

beaucoup d'argent depuis dix ans pour garder ces tas de ferraille en état de voler. Certains de ces appareils ont été achetés en 1964, soit il y a bien longtemps.

En fait, c'est douze ans avant que je naisse. J'irai même jusqu'à dire que le premier ministre, qui s'était vanté en 1993 d'avoir mis fin à ce contrat, n'avait probablement pas encore été élu à la Chambre des communes au moment où ces hélicoptères ont été achetés. Il est honteux de penser que les hommes et les femmes qui font partie de nos forces armées ont dû utiliser des appareils que tous les autres considèrent comme des vraies ruines.

J'aimerais citer un article absolument délicieux qui démontre bien jusqu'où le premier ministre et certaines des personnes qui l'entourent sont prêts à aller pour tenter de mettre fin à ce projet et ne pas avoir à essuyer les oeufs qu'on pourrait leur lancer pour ne pas avoir commandé les EH-101. Ce contrat avait été accordé en toute équité. Qu'est-ce que le gouvernement a fait pour cacher cela, pour obscurcir le dossier et pour différer le tout?

Voici donc un extrait d'une article tiré du *London Free Press* et rédigé par Greg Weston. Cet article a paru le 22 février dernier. Les téléspectateurs intéressés pourront le trouver sur Internet. Il a dit:

Vers le milieu de 1997, on a dit qu'il était devenu évident que le Cormorant allait encore une fois remporter le processus d'appel d'offres.

En passant, le Cormorant est l'ancêtre, si l'on veut, du EH-101. C'est la même famille d'hélicoptère. Et l'article continue ainsi:

Acheter des hélicoptères du même groupe qui a obtenu 600 millions de dollars des fonds publics en raison de l'annulation par Chrétien du contrat original des Cormorant. . .

Le vice-président: À l'ordre, s'il vous plaît. Je rappelle à mes collègues que nous ne pouvons pas faire indirectement ce que nous pourrions pas faire directement. Même si le député cite un texte, il devra le modifier légèrement pour parler dans ce cas-ci du très honorable premier ministre ou d'autres ministres qui pourraient être nommés ou mentionnés dans le même article.

• (1630)

M. Rob Anders: Monsieur le Président, les coupables n'aiment pas qu'on les nomme à haute voix. En résumé, le fabricant d'hélicoptères Cormorant était le bon choix. Ça n'a rien coûté au premier ministre. Ne nous faisons pas d'illusions, le premier ministre se sert de l'argent des contribuables à Shawinigan. Cette affaire a coûté aux contribuables 600 millions de dollars. Puis il a décidé de faire appel à quelqu'un pour le tirer d'embarras.

Comme je ne peux citer de noms, il a demandé au vice-premier ministre, auquel il fait confiance, de le tirer de l'embarras politique dans lequel il se trouvait. Le premier ministre a donné instruction au vice-premier ministre de faire en sorte que le fabricant d'hélicoptères Cormorant ne soit pas retenu au prochain processus d'adjudication. Autrement dit, il y aurait un nouvel appel d'offres mais que le Cormorant ou une version de l'EH-101 ne devait pas l'emporter. C'était la règle. Ce n'est pas tout.

Les crédits

En décembre 1997, le premier ministre est allé un mois dans le Sud jouer au golf, comme d'habitude, après que l'armée l'eut assuré que l'affaire Cormorant était de l'histoire ancienne. Toutefois, une chose bizarre s'est produite au bureau des marchés. Le vice-premier ministre a dû téléphoner au premier ministre en Floride pour lui dire que le Cormorant l'avait emporté.

Ils ont repensé le processus encore une fois et le Cormorant l'a emporté. La réaction du premier ministre à cette nouvelle était, nous a-t-on dit, impossible à répéter. Le premier ministre, furieux de cette victoire du Cormorant, a poussé toutes sortes de jurons.

Il y est question d'une note de service qu'un compagnon d'armes du commandant de la Force aérienne L.C. Campbell avait envoyée à ce dernier et que je déjà citée. Voici ce qu'il dit:

À supposer que l'on organise un appel d'offres pour choisir le nouvel hélicoptère maritime, il est fort probable que le Cormorant l'emporte.

Je poursuis ma lecture:

Comment s'assurer que cet appareil ne sera pas sélectionné à l'issue de cet appel d'offres?

La note de service mentionne les responsables militaires et poursuit en ces termes:

Si le Cormorant devait être sélectionné pour ses qualités, ne nous retrouverions-nous pas une nouvelle fois en position d'être accusés d'avoir cherché à ruser avec le gouvernement?

Les militaires ne devraient-ils pas être les seuls à décider de l'appareil qui remplira au mieux le rôle qu'on lui destine? Pourtant, le premier ministre, le vice-premier ministre et le Cabinet s'interposent dans la prise de décisions et l'appel d'offres, soutenant que le Cormorant ne saurait être retenu puisqu'ils avaient promis, lors de la campagne électorale de 1993, d'annuler le programme.

Il me paraît particulièrement grave que l'on gaspille ainsi des milliards de dollars puisés dans les fonds publics, mette des vies en danger et contribue à la disparition de nos forces armées simplement pour que le gouvernement s'évite un nouvel embarras. Honte au gouvernement. Honte au premier ministre et au vice-premier ministre.

Je voudrais parler de l'utilisation qui sera réservée à ces hélicoptères, car même le ministre ne semble en avoir qu'une idée nébuleuse. Ces appareils serviront essentiellement aux opérations de recherche et de sauvetage. Quand j'ai visité la base à Esquimalt, j'ai appris du personnel militaire en poste qu'il ne lui était pas vraiment possible de mener à bien sa mission au vu de la situation actuelle. Il avait dû faire appel aux Américains dans le détroit de Juan de Fuca. Dans la situation actuelle, les Forces canadiennes ne sont pas en mesure d'effectuer de telles opérations, mais les libéraux continuent de tergiverser.

La recherche et le sauvetage constituent l'une des fonctions. Les Canadiens n'en font pas beaucoup ou autant qu'ils le devraient, surtout quand on pense que pour chaque hélicoptère en vol et pour chaque heure de vol, 40 heures d'entretien sont nécessaires. C'est l'histoire de la recherche et du sauvetage.

Passons maintenant aux activités liées à la lutte anti-sous-marine. En dotant un navire de guerre d'un hélicoptère, on accroît de 25

fois la capacité du navire de lutter contre les sous-marins. En mer l'hélicoptère décolle du navire, se rend aux limites de son rayon de vol et descend une perche dans l'eau pour écouter s'il y a des sous-marins. Cela améliore grandement la chasse aux sous-marins.

• (1635)

Même si des brise-glace passent à peine quelques heures par année dans l'océan Arctique, parfois moins, notre ministre pense que la lutte anti-sous-marine est une relique de la guerre froide. Il ne croit pas que nous devrions imposer la souveraineté. Le ministre n'estime pas que c'est important.

Le travail de nos militaires, de la marine et de ces hélicoptères consiste à surveiller nos frontières et à découvrir si d'autres pays mènent des opérations sous-marines et s'ils se trouvent en dessous de la glace ou au large de nos côtes. Si notre ministre et sa faible logique libérale ne pense pas que nous devrions découvrir quels sous-marins se trouvent dans les eaux canadiennes, nous avons un sérieux problème. C'est très grave.

Je pourrais continuer longtemps, mais je me rends compte que mon temps de parole est écoulé. Je sais que ceux d'en face vont parler à n'en plus finir des procédures bureaucratiques d'achat.

M. Paul Szabo (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.): Monsieur le Président, le député a traité très brièvement de la motion dont la Chambre est saisie. Son intervention portait sur le processus. Nous parlons des allégations d'obstacles dans la lettre d'intérêt.

Le processus et la stratégie d'acquisition ont été approuvés par le gouvernement, qui comprend le Conseil du Trésor, et ils répondent à tous les critères d'acquisition. L'allocation du député portait en grande partie sur l'allégation selon laquelle EH Industries a été victime d'un préjugé.

En 1993, le projet EH-101 a été annulé. Le gouvernement s'était engagé à le faire lors des élections et a respecté cet engagement pour les raisons mentionnées. Cependant, le député devrait également savoir que nous avons fait un appel d'offres au sujet du remplacement des hélicoptères de recherche et de sauvetage. EH Industries a obtenu ce marché lors d'un processus équitable, concurrentiel et ouvert. En ce qui concerne le marché actuel, EH Industries a interjeté appel devant le Tribunal canadien du commerce extérieur. Le député devrait savoir que le TCCE a rejeté cet appel.

Le député est-il en désaccord avec le Tribunal canadien du commerce extérieur à l'égard du processus actuel? Si c'est le cas, il devrait expliquer à la Chambre pourquoi il est en désaccord avec le TCCE.

M. Rob Anders: Monsieur le Président, je suis très content d'avoir l'occasion de faire savoir aux Canadiens que les libéraux et le député qui vient de poser la question ont rédigé l'appel d'offres de façon à écarter les sociétés Cormorant et Sikorsky du processus.

Les crédits

Comment peut-on avoir un processus d'appel d'offres équitable lorsque le gouvernement conçoit l'appel d'offres de façon à s'assurer que Sikorsky et Cormorant ne pourront soutenir la concurrence? La société Cormorant a pourtant déjà remporté un contrat de façon juste et loyale. La Société Sikorsky est l'un des plus grands manufacturiers d'hélicoptères au monde. Elles ont toutes deux été écartées du processus d'appel d'offres, parce que le premier ministre ne voit pas comment leur participation pourrait servir ses intérêts. C'est honteux.

Permettez-moi de vous raconter une anecdote en réponse à la question. J'ai eu l'occasion de voyager à bord d'un appareil Eurocopter qui se trouvait à Ottawa. Mon personnel et moi voulions le voir de plus près, parce que la question nous intéressait même avant que je ne siège au Comité permanent de la défense nationale et des anciens combattants. J'ai donc eu l'occasion de voler à bord de cet hélicoptère.

J'ai demandé aux représentants d'Eurocopter de me donner certains détails au sujet de leur appareil. Ils ont eu la grossièreté de me répondre, parce qu'ils n'avaient pas compris que j'étais député, que tout dépendait de l'endroit où l'hélicoptère allait être assemblé. Ils étaient convaincus, d'après la façon dont le premier ministre avait piloté le processus d'acquisition dans le but de créer des emplois, que l'autre société n'était plus dans la course. Étant donné l'endroit où on voulait assembler les appareils et le fait que des emplois allaient être créés dans la région du premier ministre, ils étaient persuadés que la Société Eurocopter allait obtenir le contrat. Tout le marché ne tient donc qu'à des considérations purement partisans.

● (1640)

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Monsieur le Président, on vient de me remettre un document où l'on peut lire que toute tentative en vue d'éliminer cette variance dans le rendement du véhicule aérien nécessiterait une nouvelle conception du Cougar proposé, ou une transformation en profondeur du rôle opérationnel de l'organisme national de transport, ce qui signifie qu'il faudrait réévaluer tout le concept des opérations de la marine canadienne. La nouvelle conception pourrait coûter plus de 500 millions de dollars.

Mon collègue du Parti réformiste sait-il que le Cougar qui sera remis à la marine ne satisfait même pas à ces exigences? On apprend maintenant qu'il faudra dépenser 500 millions de dollars de plus pour redessiner le tout.

M. Rob Anders: Monsieur le Président, depuis le début, ce projet n'est qu'un vaste gaspillage de l'argent des contribuables. Je suis d'accord avec la députée. Je pourrais citer quelques statistiques que j'ai ici et que j'aurais aimé inclure dans mon discours de base.

L'indemnité pour annulation a coûté 478,6 millions de dollars. Ensuite, il a fallu moderniser les Sea King. Les mécaniciens ont des limites, mais ils ont dû réparer les appareils. Cette opération a coûté 50 millions de dollars. Puis il y a les coûts d'entretien. Comme je l'avais dit, chaque heure de vol exige 40 heures de travaux d'entretien. Voilà donc une autre dépense de 750 millions de dollars. Puis il

y a le coût de remplacement, soit 2,9 milliards de dollars pour 28 hélicoptères.

Cela signifie que le gouvernement dépense près de 5 milliards de dollars. Le contrat original visait sept hélicoptères de plus et il n'aurait coûté que 3,24 milliards de dollars. C'est un gaspillage terrible.

Mme Carolyn Parrish (Mississauga-Centre, Lib.): Monsieur le Président, quel débat fascinant que celui d'aujourd'hui. Combien d'anges peuvent tenir sur une tête d'épingle? Vraiment captivant. Je vais partager mon temps de parole avec le député de Scarborough-Est.

Je suis heureuse de pouvoir prendre la parole pour commenter cette très importante motion de l'opposition. Je vais commencer par féliciter le député et son parti de leur intérêt pour le matériel dont les Forces canadiennes disposent pour faire leur travail. C'est certainement une question d'intérêt pour un grand nombre de Canadiens. Comme le député le sait, le gouvernement prend peu à peu des mesures, depuis un certain temps, pour équiper nos forces du matériel ultramoderne dont elles ont besoin.

Je remarque aussi que le député tient à ce qu'on fasse un usage judicieux des deniers publics. L'un de mes objectifs principaux, à titre de représentante élue, a toujours été de m'assurer que le gouvernement—ou les administrations municipales que j'ai servies auparavant—offre un niveau acceptable de services à tous les Canadiens de manière efficace et rentable. C'est le rôle de quiconque est en politique, n'est-ce pas?

La défense nationale est l'un des services les plus importants qu'un gouvernement puisse offrir à ses administrés. Les dépenses dans ce domaine doivent faire l'objet d'un examen très approfondi. J'ai l'assurance que le Programme d'hélicoptère maritime peut résister à l'examen le plus rigoureux. Je crois également que la stratégie d'acquisition élaborée par le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux sert l'intérêt supérieur des Canadiens et du personnel chargé de la défense.

Au plan strictement économique, deux facteurs rangent dans une classe à part les acquisitions destinées à la défense et aux forces armées. Premièrement, le matériel de défense est généralement en service pour des périodes relativement longues, d'où la nécessité d'une stratégie à long terme.

Les députés s'en seront certainement rendu compte au cours du débat sur la motion, le matériel de défense coûte extrêmement cher. C'est notamment le cas du Projet d'hélicoptère maritime. Les nouveaux appareils qui remplaceront les Sea King vieillissants sont censés rester en service pendant plus de 20 ans. Ils seront utilisés dans des conditions difficiles et dans des situations extrêmement dangereuses. La sécurité et la durabilité sont donc des éléments de toute première importance.

Ces hélicoptères et leurs systèmes de mission intégrés coûteront cher. En fait, il convient de rappeler que, même si nous permettrons aux contribuables d'économiser jusqu'à 1,5 milliard de dollars, comparativement au projet d'achat d'hélicoptères du gouvernement

Les crédits

précédent, il s'agira tout de même d'une dépense énorme. D'une valeur de près de 2,9 milliards de dollars, le projet d'hélicoptère maritime est le plus important marché actuellement géré par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux.

C'est pourquoi il est important d'avoir un processus d'appel d'offres équitable, accessible, transparent et concurrentiel. Nous croyons que des processus concurrentiels distincts permettront à l'État d'obtenir, au plus bas prix possible, les hélicoptères et le système de mission intégré voulus, ainsi que le soutien des services à long terme, qui est indispensable. Je suis tout à fait convaincue que le ministre des Travaux publics et le personnel de son ministère ont la capacité de gérer ce marché.

• (1645)

À entendre les députés d'en face, on croirait que dès que les libéraux remportent des élections, nous congédions immédiatement le personnel ministériel afin de le remplacer par des libéraux qui servent très mal les Canadiens. En fait, le ministère compte de très nombreux employés, qui étaient là longtemps avant que le parti d'en face ne soit qu'un vague projet dans l'esprit de M. Manning, et ils ont des droits acquis.

Le vice-président: Je rappelle encore une fois aux députés qu'ils doivent se désigner mutuellement par leur titre ou le nom de leur circonscription.

Mme Carolyn Parrish: Monsieur le Président, je m'excuse. Je me suis laissée emporter par l'enthousiasme.

Je suis particulièrement ravie de constater que le gouvernement prévoit recourir à bon nombre de pratiques innovatrices en vue de favoriser une acquisition réussie et financièrement avantageuse des 28 hélicoptères maritimes et du système intégré de mission.

Mes observations porteront aujourd'hui sur deux mesures en particulier, soit l'engagement sans précédent du gouvernement à nouer le dialogue avec l'industrie et à interagir avec cette dernière, ainsi que le processus unique de préqualification, qui est la pierre angulaire de la stratégie d'acquisition dans le cadre du projet de l'hélicoptère maritime.

Comme le ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux en a informé la Chambre, l'industrie s'intéressant aux contrats de défense a été mise au courant des intentions et des besoins généraux du gouvernement en ce qui concerne le projet d'hélicoptère maritime dans une lettre d'intérêt diffusée en août dernier. Cette lettre d'intérêt était beaucoup plus qu'un énoncé des besoins. Elle invitait aussi les entreprises à faire des commentaires au sujet des plans du gouvernement et à indiquer si elles avaient l'intention de participer à la procédure de demande de soumissions concurrentielles.

Comme le ministre l'a déjà souligné, le gouvernement a reçu des commentaires de plusieurs entreprises au sujet de son énoncé de besoins opérationnels et de la stratégie d'acquisition. Les responsables de la défense et de l'approvisionnement analyseront attentivement ces commentaires pendant qu'ils poursuivront la définition du

projet au cours des prochains mois. La lettre d'intérêt a lancé un dialogue avec l'industrie qui va non seulement se poursuivre, mais qui va prendre de l'ampleur et être de plus en plus élaboré jusqu'aux dates de clôture des soumissions de chacun des contrats.

Nous croyons fermement que l'interaction avec l'industrie est essentielle dans le cas de grands projets semblables. Elle assure la protection des intérêts des contribuables tout en permettant de veiller à ce que les entrepreneurs principaux et sous-entrepreneurs éventuels soient pleinement au courant des besoins et des intentions du gouvernement et n'aient pas à assumer un fardeau ou un risque financier indu dans la préparation de leurs soumissions.

Le gouvernement a l'intention d'utiliser pleinement le Web afin de faciliter l'interaction avec l'industrie. Tel qu'il a été mentionné précédemment, un site Web spécialisé a été établi pour le projet des hélicoptères maritimes et de l'information a été affichée pour l'industrie et d'autres intéressés, dont les Canadiens. Cela aussi démontre la volonté du gouvernement d'assurer un processus juste, ouvert et transparent.

À mesure que le projet avancera, la quantité de détails sur le site Web et la valeur de ce site pour les fournisseurs éventuels augmenteront. Des ébauches de spécifications et d'autres documents seront accessibles sur le site aux fins d'examen et de commentaires par les gens de l'industrie, ceux qui savent de quoi ils parlent.

Ce processus interactif pourrait entraîner des modifications aux exigences techniques ou à d'autres éléments du projet. Il va aussi augmenter la probabilité de conformité technique des hélicoptères et du système de mission intégré proposés.

La seconde pratique d'approvisionnement innovatrice dont je voudrais parler aujourd'hui, le processus obligatoire de préqualification, est à bien des égards un prolongement de l'engagement pris par le gouvernement envers l'interaction de l'industrie. Comme les députés en ont été informés, des processus de préqualification séparés seront menés pour les deux marchés avant la présentation officielle des soumissions. C'est la première fois qu'un tel processus est utilisé au Canada pour un projet de cette envergure.

Comme le ministre l'a noté, la préqualification devrait nous permettre de diminuer grandement les risques de rejet des offres pour cause de non-conformité technique. Cela fait économiser beaucoup d'argent aux sociétés en les empêchant de préparer des offres inutilement.

Réduire les risques de non-conformité est une bonne chose pour le gouvernement parce que cela garantit un niveau maximal de concurrence pour les marchés. C'est aussi bon pour l'industrie qui, comme les députés le reconnaîtront, investit une quantité énorme de temps et d'argent dans la préparation d'offres.

Je précise encore une fois que la préqualification porte en grande partie sur les aspects matériels de chaque offre. Notre but est de nous assurer que les fournisseurs principaux éventuels puissent satisfaire aux exigences techniques du projet d'hélicoptère maritime établies par le ministère de la Défense nationale, avant—et j'insiste sur ce mot—qu'ils soumettent une offre.

Les crédits

• (1650)

Si un entrepreneur ne peut pas se conformer à ces exigences, il ne sert à rien de consacrer davantage de temps et de ressources à développer ou à évaluer d'autres éléments de la soumission, et nous épargnerons donc de l'argent et du temps.

Au cours de l'évaluation préalable, les entrepreneurs principaux devront décrire en détail leur équipement et leurs systèmes, qui seront examinés attentivement par de hauts fonctionnaires de la Défense et de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada. Les entrepreneurs principaux auront aussi l'occasion de demander des éclaircissements sur des points techniques, d'expliquer les solutions qu'ils proposent et de répondre aux questions que pourrait soulever le gouvernement.

Les entrepreneurs potentiels qui n'auront pas rempli l'exigence de préqualification au moins 30 jours avant la clôture des soumissions seront déclarés non conformes et leur soumission ne sera pas considérée dans le cadre du processus officiel d'appel d'offres, ce qui épargnera aux deux côtés beaucoup de temps, d'argent et d'agacement.

Après la clôture des soumissions, on suivra la procédure normale pour choisir le plus bas soumissionnaire pour les appels d'offres du gouvernement. Outre le prix et la conformité technique, les retombées industrielles et régionales et les modalités et conditions des contrats feront partie du processus d'évaluation.

Pour l'hélicoptère de base, l'évaluation du prix comprendra l'appareil lui-même, les modifications connexes et le service. Pour le système de mission intégré, l'évaluation comprendra le système de mission intégré et le service.

Le gouvernement croit manifestement que le Canada est plus apte à satisfaire ses besoins techniques et ses exigences en matière de coût pour le projet d'hélicoptère maritime s'il parle avec le secteur industriel. Un tel dialogue permettra que les esprits se rencontrent et réduira les risques pour le gouvernement comme pour le secteur industriel.

À l'instar du débat qui a lieu aujourd'hui à la Chambre, il contribuera à la réussite d'un projet d'acquisition qui respectera les intérêts des contribuables et qui satisfera aux besoins des forces armées pour de nombreuses années à venir.

M. Art Hanger (Calgary-Nord-Est, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'ai écouté très attentivement le discours de la députée et j'ai remarqué que certaines de ses observations reprenaient presque mot pour mot celles de certains de ses collègues. L'idée me répugne, mais se pourrait-il qu'elle ait prononcé un discours préparé à l'avance par le ministre des Travaux publics?

Je sais qu'elle a grandement loué le travail que le ministre des Travaux publics a accompli pour mettre en place processus. Je suis sûr que la députée sait, et c'est un représentant des médias qui a porté cela à mon attention, que le contrat pour le projet d'hélicoptère maritime ne sera pas signé cette année. Il le sera l'an prochain.

Quel effet cela aura-t-il? Cela reportera encore une fois tout le projet et il faudra attendre encore cinq à six ans avant qu'un premier appareil militaire soit remplacé.

On a beau parler de transparence du processus et ainsi de suite, à mon avis, tout cela, c'est de la foutaise, mais ce n'est pas tout. Il y a actuellement des appareils vieux de 40 ans qui volent et qui nécessitent 40 heures d'entretien pour chaque heure de vol, et le ministre et le gouvernement disent qu'il faudra encore un an avant que le contrat soit signé, et cinq autres années avant que le premier appareil soit livré. Il y a quelque chose qui cloche vraiment dans les priorités du gouvernement, et je voudrais que la députée dise ce qu'elle en pense.

Mme Carolyn Parrish: Monsieur le Président, je ne vois pas ce qu'il y a de mal à vouloir assurer la meilleure qualité possible. Les appareils seront utilisés pendant 20 à 25 ans. Si le député veut que nous agissions à la hâte et fassions l'acquisition d'appareils moins que parfaits qui mettraient la vie de leurs passagers en danger, je ne saurais l'appuyer.

Pour le député, tout est pareil. Son parti s'est d'abord appelé le Parti réformiste. C'était presque ce que lui et ses collègues voulaient, mais pas tout à fait. Il a fallu du temps à ce parti pour devenir l'Alliance canadienne. Nous avons lancé un processus qui doit mûrir beaucoup plus rapidement que le parti du député et nous aurons en bout de ligne un bien meilleur produit.

• (1655)

Mme Diane Ablonczy (Calgary—Nose Hill, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je ne suis pas le dossier d'aussi près que certains de mes collègues, mais je ne peux pas laisser passer les bêtises que je viens d'entendre sans réagir.

La députée affirme que le gouvernement ne veut pas agir à la hâte. Le contrat a été annulé en 1994. Si je sais compter, il y a sept ans de cela. Ce contrat avait été signé parce que l'armée avait besoin des appareils. Il est donc clair que l'armée avait besoin de ces appareils bien avant 1994 si l'on tient compte de la lenteur caractéristique de tout gouvernement.

Le matériel dont on avait besoin avant 1994 avait été commandé. Le gouvernement a décidé de faire sauter le contrat en 1994 pour des raisons politiques. Nous sommes en 2001 et nous devons enfin décider quoi acheter. Nous constatons maintenant qu'il faudra un certain délai avant que les appareils dont on a un besoin si criant puissent être livrés et la députée a l'audace d'affirmer que le gouvernement ne veut pas précipiter les choses. Comment peut-elle oser dire de telles idioties et s'attendre à ce que les Canadiens boivent ses paroles?

Mme Carolyn Parrish: Monsieur le Président, je trouve assez fascinant que tout ce qu'on fait de ce côté-ci de la Chambre fasse l'objet d'autant d'attention alors que les députés de l'opposition ne se sont absolument pas demandé si le contrat que nous avons annulé était le meilleur possible pour les Canadiens. En outre, le fait que

Les crédits

tous les hélicoptères volent toujours et que notre système de défense fonctionne toujours très bien montre que nous avons sans doute pris la bonne décision. Le fait est que nous y allons prudemment, méticuleusement en faisant le meilleur travail possible.

Je pourrais également faire remarquer à la députée d'en face, pour utiliser le même terme qu'elle, que la population a fait sauter le gouvernement qui projetait de mettre en oeuvre ce contrat précipitamment et que son parti n'est plus représenté à la Chambre que par une poignée de députés qui gaspillent une journée de débats, aux frais des contribuables, pour traiter d'une question déjà bien engagée.

M. John McKay (Scarborough-Est, Lib.): Monsieur le Président, ma circonscription n'est pas directement touchée par cette question. Nous n'avons pas de base militaire. Nous n'avons pas de contrats de défense. Nous n'avons pas d'aéroports ni de ports. Je peux dire sans me tromper que ce dossier ne présente aucun intérêt particulier pour ma circonscription. Par conséquent, même si je peux participer à ce débat sans avoir l'air de prêcher pour ma paroisse, cela ne veut pas dire que mes électeurs ne s'intéressent pas du tout à cette question. Pour l'instant, je n'ai aucune objection à ne poursuivre mes remarques que lorsque le leader du gouvernement à la Chambre sera aura terminé son intervention.

L'hon. Don Boudria: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Je voudrais essayer encore une fois de demander le consentement unanime de la Chambre pour qu'on retourne, seulement pour un instant, au dépôt de projets de loi d'initiative ministérielle à la seule fin de présenter, au nom du ministre des Transports, un projet de loi intitulé Loi concernant la marine marchande et la navigation et modifiant la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes et d'autres lois.

Nous aimerions le déposer maintenant, de préférence à demain matin, afin que les députés qui rentrent dans leur circonscription ce soir puissent en apporter un exemplaire avec eux. Vous pourriez peut-être, monsieur le Président, demander le consentement unanime de la Chambre pour que je puisse déposer ce projet de loi.

Le vice-président: Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

L'hon. Don Boudria (pour le ministre des Transports) demande à présenter le projet de loi C-14, Loi concernant la marine marchande et la navigation et modifiant la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes et d'autres lois.

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

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

• (1700)

[Traduction]

LES CRÉDITS

JOUR DÉSIGNÉ—L'ACQUISITION D'HÉLICOPTÈRES MARITIMES

La Chambre reprend l'étude de la motion et de l'amendement.

M. John McKay (Scarborough-Est, Lib.): Monsieur le Président, comme je le disais, bien que ma circonscription n'ait aucun intérêt particulier dans ce dossier, cela ne signifie pas que mes électeurs ne s'y intéressent pas.

En fait, durant la dernière campagne électorale, de nombreux électeurs m'ont avoué être très préoccupés par la situation des militaires. Ils craignaient que les militaires ne soient pas bien traités et que leur équipement soit désuet.

D'où le débat d'aujourd'hui. Les Canadiens veulent une armée dont ils peuvent être fiers, mais les coûts constituent toutefois un problème. Par exemple, les coûts de modernisation des F-18 sont astronomiques. Les coûts de la qualité de vie des militaires sont substantiels. Les coûts d'amélioration de l'Aurora sont énormes. Les coûts de ce projet d'hélicoptère sont estimés à 2,5 milliards de dollars.

Mes électeurs approuvent la partie de la motion qui propose que l'achat représente la meilleure valeur pour les contribuables canadiens.

Les questions que je viens de citer, les quatre qui restent en suspens, les Auroras, les F-18, les hélicoptères et la qualité de vie des membres des Forces canadiennes, et il y en a bien d'autres, sont importantes pour tous, au sein et à l'extérieur des Forces canadiennes.

Je suppose que les députés de l'autre côté pensent que le meilleur rapport qualité-prix pour les contribuables canadiens est la directive à appliquer pour toutes ces questions. J'ignore à combien s'élève le coût total mais je pense que l'on peut présumer sans trop de risque d'erreur qu'il absorberait la totalité de l'excédent budgétaire, quel qu'il soit, de cette année, peut-être aussi les crédits pour éventualités si ce n'est le fonds pour imprévus, voire nous obligerait à diminuer les réductions d'impôts et le Transfert canadien pour la santé et les programmes sociaux. Les coûts de ce projet sont énormes et, à mon avis, il faut arriver à un équilibre et au meilleur rapport qualité-prix pour les contribuables canadiens, qu'il s'agisse des hélicoptères ou d'autres demandes des Forces canadiennes.

Toutefois, nous ne devons pas être paralysés face à l'énormité des coûts. Les Forces canadiennes ont en fait établi certaines priorités dans leurs requêtes. Apparemment, l'opposition a été irritée d'apprendre qu'il était proposé dans la lettre d'intérêt d'adjuger deux contrats distincts, l'un pour l'hélicoptère de base, l'autre pour les autres systèmes. C'est ce que fait la General Motors, qui adjuge à

Les crédits

ses principaux fournisseurs des contrats distincts selon que l'un est plus efficace et peut livrer telle pièce plus rapidement et, j'ajouterais, à meilleur prix.

Apparemment, certains soumissionnaires potentiels n'aiment pas l'idée de tenir compte de l'efficacité et des coûts dans le cadre d'un appel d'offres. L'opposition semble être d'accord pour dire que ces deux critères ne devraient pas constituer un obstacle à une soumission. L'opposition et les soumissionnaires n'aiment pas, apparemment, le processus de qualification. Le gouvernement estime avec raison que les compagnies qui soumissionnent devraient être qualifiées pour ce faire. Quelle étrange idée.

Quand les militaires ont proposé de laisser un peu de temps au processus de sélection, les entreprises qui s'étaient déjà qualifiées ont craint la nouvelle concurrence potentielle. Il me paraît plutôt indispensable de régler la question de cette espèce d'obstacle. Après tout, à quoi sert-il de recevoir l'offre d'une entreprise qui n'est pas qualifiée? En fait, à quoi servirait-il de solliciter un plus grand nombre d'offres d'entreprises qui ne se qualifieraient pas?

Je suis persuadé que, lorsque la General Motors lance un appel d'offres, elle s'assure bien des compétences des soumissionnaires avant d'adjuger un contrat. Il va sans dire qu'il est indispensable que les soumissionnaires soient effectivement qualifiés. Je pense bien que l'opposition n'encouragerait pas des soumissionnaires qui ne le seraient pas.

L'idée suivante dans cette motion concerne l'équité et la transparence. J'ai entendu les députés d'en face réclamer un processus transparent et équitable. Qui pourrait s'opposer à la transparence et à l'équité? Pourtant, quand on leur demande d'indiquer ce qui n'est ni équitable ni transparent, les députés d'en face s'enlisent dans des réponses vaseuses au sujet de l'ingérence politique. Ils ne donnent pas beaucoup de précisions, préférant parer les coups à la Muhammad Ali.

• (1705)

Les députés d'en face donnent dans les généralités quand on leur demande d'indiquer de façon précise ce n'est ni équitable ni transparent et de dire où se situe l'ingérence politique. Apparemment, les informations sur la question, qui sont régulièrement postées sur le Web, ne seraient pas transparentes, et feraient l'objet d'ingérence politique.

Le ministère de la Défense nationale a publié une lettre d'intérêt au sujet d'un marché de 2,5 milliards de dollars pour l'achat de 28 hélicoptères. Certaines entreprises de l'industrie aérospatiale, notamment EH Industries et Sikorsky, ont contesté certains aspects du processus d'appel d'offres. En fait, EH Industries a entamé des poursuites contre le ministère devant le Tribunal canadien du commerce extérieur. L'entreprise a prétendu devant le tribunal que le processus de soumission était inutilement strict, ce qui éliminait la concurrence. Le tribunal n'a pas accepté cette proposition.

J'ai du mal à comprendre l'argument de l'opposition. Est-ce qu'elle veut moins de concurrents, ce qui avantagerait ainsi un petit groupe de soumissionnaires ou réclame-t-elle plutôt un plus gros groupe de soumissionnaires, dont certains n'auraient peut-être pas les compétences voulues?

Je comprends très bien qu'un soumissionnaire insatisfait, celui qui aime un processus établi de façon à lui donner un avantage maximum, intente une poursuite pour protéger sa position. Cependant, je ne peux comprendre que l'opposition appuie un soumissionnaire qui veut que les choses se passent d'une façon qui aurait pour effet de lui donner tous les avantages possibles.

Il semble que l'opposition se prononce contre sa propre motion, dont le fondement est l'équité, la transparence et le meilleur rapport qualité-prix pour les contribuables canadiens. Comme l'a dit ce célèbre philosophe, Yogi Berra, cela semble être du déjà vu. L'opposition semble être contre toute initiative visant à élargir le groupe de soumissionnaires admissibles.

Cela fait huit ans que les électeurs canadiens ont jugé le gouvernement Mulroney, et pourtant, nous voici trois élections plus tard, alors que les conservateurs ont 12 sièges au lieu de 2, et ils semblent s'opposer à la transparence et à un processus d'appel d'offres conçu pour obtenir le plus grand nombre de soumissions possible. C'est un peu comme si nous revenions en arrière. Est-ce que ce ne sont pas les mêmes gens qui ont accumulé un déficit de 42 milliards de dollars et ont forcé le gouvernement libéral nouvellement élu à sabrer dans tous les programmes, y compris les programmes militaires, pour mettre de l'ordre dans les finances publiques? Pourquoi les militaires, sans parler des autres Canadiens, croiraient-ils dans une motion présentée par un parti qui a causé tant de torts aux militaires?

Si nous n'avions pas eu à éliminer un déficit de 42 milliards de dollars, il se peut que la question des hélicoptères ne se pose plus, qu'elle soit réglée. Au lieu du contrat conservateur de 4 milliards de dollars, il serait question du contrat de 2,5 milliards de dollars proposé par les libéraux.

C'est une motion malhonnête venant d'un parti qui a plongé le gouvernement canadien et les Canadiens dans un gouffre et veut maintenant s'en sortir comme par magie, en établissant mal ses priorités au départ. Il est regrettable que cette motion ne puisse pas faire l'objet d'un vote.

M. Scott Brison (Kings—Hants, PC): Monsieur le Président, le député a parlé d'un déficit de 42 milliards de dollars en 1993. Il a oublié de préciser que ce déficit, en pourcentage du PIB, était deux fois moins élevé que celui dont avait hérité le gouvernement Mulroney du précédent gouvernement libéral en 1984. De fait, il a diminué de moitié en pourcentage du PIB.

Il a aussi oublié de signaler que la hausse des dépenses de programmes, de 15 p. 100 chaque année sous ce même gouvernement libéral, avait été réduite à zéro sous le gouvernement Mulroney. Il a aussi fait d'autres omissions.

• (1710)

Dans ses prévisions visant le Canada pour l'année 1998, le magazine *The Economist* attribuait aux réformes structurelles engagées par le gouvernement précédent, soit le gouvernement Mulroney, la suppression du déficit au Canada. Y étaient citées précisé-

Les crédits

ment le libre-échange et la TPS comme étant les politiques ayant le plus contribué à la suppression du déficit.

Je demande au député s'il connaît la position que son parti avait sur le libre-échange et la TPS lors des élections de 1988 et de 1993. J'aimerais qu'il me dise quelles étaient la position de son parti, avant son élection, sur ces deux politiques fondamentales que son parti a embrassées et utilisées.

J'espère sincèrement que son parti n'était pas, comme certaines langues l'ont dit, farouchement opposé à ces politiques. Une fois élu, son parti n'aurait certainement pas accueilli aussi chaleureusement les politiques qu'il avait dénoncées aussi vigoureusement lorsqu'il était dans l'opposition. Autrement, cela signifierait que ce gouvernement a bel et bien changé d'idée là-dessus comme sur bien d'autres questions. J'aimerais bien qu'il livre ses commentaires à ce sujet.

M. John McKay: Monsieur le Président, je sais que les Canadiens ont appuyé le gouvernement actuel à trois reprises. Cela est remarquable en soi. Je sais aussi que nos vis-à-vis n'ont pas reçu un appui aussi enthousiaste. Je crois qu'on peut dire que passer d'un gouvernement majoritaire à une équipe de deux dénote un appui assez marginal.

Je sais que notre pays a joui entre 1984 et 1993 des meilleures conditions économiques possibles. Le parti du député d'en face n'a rien fait pendant tout ce temps-là. Il n'a rien fait pour lutter contre le déficit qu'il continuait de nourrir. Les Canadiens se sont prononcés là-dessus et il semble qu'ils préfèrent les programmes de notre gouvernement à ce que le cinquième parti propose.

M. Art Hanger (Calgary-Nord-Est, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement le discours du député qui a repris sensiblement les propos d'un de ses collègues, le député de Mississauga.

Il a fait les mêmes commentaires, n'apportant rien de neuf, rien d'innovateur, rien qui puisse appuyer le projet lui-même. Il semble que leur rédacteur de discours a des idées qui ne mènent absolument nulle part.

Les libéraux se félicitent et vantent ce grand processus transparent qu'il veulent offrir au public et à l'industrie.

Parlons un peu de cette transparence dont le député a parlé dans sa présentation. Comme je l'ai souligné plus tôt, j'ai toute une pile de documents sur ce projet en particulier que j'ai obtenus grâce à l'accès à l'information, et ils indiquent tous clairement l'ingérence du vice-premier ministre dans ce dossier. Il voulait modifier l'énoncé des besoins. On a donc apporté des modifications par l'intermédiaire du comité de surveillance composé de hauts fonctionnaires. Les membres de ce comité se sont réunis à sept reprises pour discuter des énoncés de besoins en rapport avec les hélicoptères maritimes. Ces politiciens se sont ingérés directement dans des dossiers militaires. Ils n'avaient pas à se mêler du processus d'acquisition. Toutefois, ils l'ont fait. C'était le vice-premier ministre, ces fonctionnaires. . .

Le vice-président: À l'ordre, s'il vous plaît. Je sais que cela ne donne pas beaucoup de temps quand des députés choisissent, comme ils peuvent le faire, de partager leur temps de parole, mais comme la période des questions et observations ne dure que cinq minutes, nous allons manquer de temps. J'encourage donc le député de Calgary-Nord-Est à poser sa question à son collègue d'en face.

M. Art Hanger: C'est ce que je vais faire, monsieur le Président.

Le député parle de ce merveilleux processus transparent qu'a lancé le gouvernement libéral. Les documents révèlent exactement le contraire. Ils révèlent qu'il y a eu de l'ingérence politique.

Je voudrais que le député nous dise où il pense que ce projet va aller, étant donné la feuille de route de son gouvernement et sa désagréable habitude de s'ingérer dans tous les projets d'acquisition dont il peut se mêler.

• (1715)

M. John McKay: Monsieur le Président, je doute que le député ait bien écouté car, s'il l'avait fait, il aurait constaté une différence importante entre ce qu'a dit l'orateur qui m'a précédé et ce que j'ai dit moi-même. Quoi qu'il en soit, le député semble se contredire. D'un côté, il veut que nous soyons responsables, et de l'autre il ne veut pas que nous consultations l'industrie parce qu'il croit que nous devrions recevoir des soumissions de groupes non qualifiés.

La responsabilité, à mon avis, cela veut dire que le gouvernement participe à l'élaboration de la lettre d'intention. Il établit toujours les paramètres de base de tous les appels d'offres pour tous les marchés. Cette information se trouve sur le site Web et je ne peux pas voir pourquoi le député est mécontent du processus. Ce dernier est aussi transparent que possible.

M. Gerald Keddy (South Shore, PC): Monsieur le Président, j'ai suivi le débat tout au long de la journée et très attentivement. De nombreux députés ont pris la parole et la plupart reconnaissent la nécessité d'acheter de nouveaux hélicoptères pour les forces armées. Beaucoup de députés l'ont répété, y compris des ministériels.

Ce qui me gêne dans ce que j'ai entendu de la part des députés ministériels, c'est le coût total. Il y a une sérieuse contradiction au sujet du coût total du projet d'achat d'hélicoptère. Les chiffres cités par les libéraux sont contradictoires. Chaque fois que le gouvernement a fait intervenir un de ses députés, j'ai entendu des chiffres différents. J'en ai fait état lorsque j'ai posé une question, mais je voudrais de nouveau citer ces chiffres.

Il s'agit des chiffres avancés par le gouvernement. Ces chiffres ne sont pas de moi, et ils ne sont pas non plus tombés subitement des airs. Ce sont les chiffres avancés par le gouvernement. Le gouvernement et la presse citent constamment un montant concernant le coût d'annulation du contrat d'achat d'hélicoptères EH-101.

Nous avons avancé le montant de 478 millions de dollars. Le gouvernement parle de 500 millions. La presse fait état d'un mon-

Les crédits

tant de 786 millions. Le montant réel est probablement plus près du milliard. C'est ce que le gouvernement a dû déboursier pour annuler le contrat d'achat d'hélicoptères EH-101.

Commençons par le chiffre avancé par le gouvernement, soit un montant plus modeste de 500 millions de dollars. C'est un peu plus que ce que nous avons nous-mêmes avancé. Il faut ajouter à cela le programme d'entretien et de modernisation des Sea King jusqu'en 2008, au coût de 600 millions de dollars; ce sont, encore là, des chiffres avancés par le gouvernement. Puis il y a le programme des hélicoptères de recherche du Canada, qui a déjà acquis 15 hélicoptères au coût de 790 millions. Ajoutons le programme de soutien de service à long terme des hélicoptères de recherche, d'une durée de 25 ans, au coût de 1,7 milliard de dollars; il s'agit, là encore, de chiffres réels.

S'ajoutent ensuite le Projet d'hélicoptère maritime de 28 appareils, au coût de 2,9 milliards de dollars et le soutien de service à long terme du Projet d'hélicoptère maritime, d'une durée de 25 ans et d'un coût de 1,7 milliard. Le coût total du programme libéral, sans tenir compte de l'inflation, est de 8,2 milliards.

D'où le gouvernement tire-t-il le montant de 4 milliards? C'est de la poudre aux yeux. Tâchons de garder les pieds sur terre. Ce sont vos chiffres. Défendez-les ou contredites-les, mais examinez-les. Tout ce que...

Le vice-président: Je sais que la question tient beaucoup à coeur au député, mais je lui demande de bien vouloir s'adresser à la présidence.

M. Gerald Keddy: Monsieur le Président, je prends note de votre remarque. J'avais certainement l'intention de m'adresser à la présidence, mais je me suis laissé emporter par le sujet du débat.

• (1720)

Selon les calculs mêmes des libéraux, le coût d'acquisition des hélicoptères sera de 8,2 milliards de dollars alors que le coût total des 43 EH-101, encore une fois d'après les calculs cités par le gouvernement lui-même aux élections de 1993, était de 5,8 milliards de dollars—et nous pouvons être certains qu'il n'avait fait aucune omission, qu'il avait fait ses additions à un dollar, à dix cents ou à un cent près. Il y a une différence de 2,4 milliards de dollars. D'une façon ou d'une autre, le gouvernement doit justifier ses chiffres. Il ne peut se contenter de claironner que son programme est plus économique.

Je m'intéresse particulièrement à cette soumission concernant les hélicoptères de recherche et de sauvetage. Il n'y a pas si longtemps, soit le 15 février 1982, la plate-forme *Ocean Ranger* s'est renversée au large des Grands Bancs entraînant dans la mort les 84 membres de son équipage. Il y avait des vents de 90 noeuds et des vagues de 37 pieds. C'était la mer moyenne ce jour-là. À ce moment-là, je travaillais sur un appareil de forage, au large de l'île de Sable, dont la plate-forme s'élevait normalement à 70 pieds au-dessus de la surface, et les vagues frappaient la base.

C'est pour cela qu'il nous faut des hélicoptères de recherche et de sauvetage. C'est pour cela que nous avons besoin d'hélicoptères

militaires en état de voler. Les gens qui prennent les airs dans des circonstances dangereuses doivent avoir confiance que les appareils leur permettront de remplir leur mission, qu'il s'agisse d'opérations de sauvetage militaires ou humanitaires.

Pour revenir à la tragédie de l'*Ocean Ranger*, le gouvernement a oublié que, tôt dans la matinée du 15 février 1982, quand 84 membres d'équipage manquaient, un grand nombre d'entre eux s'étaient jetés à l'eau où ils se trouvaient toujours à l'arrivée des hélicoptères. Il suffit de lire le rapport sur la catastrophe de l'*Ocean Ranger* pour comprendre que les victimes étaient mortes à l'arrivée des secours, parce que l'accident s'est produit au bout du rayon d'action des hélicoptères. Les gens à bord des appareils ont pu attraper quelques-uns des corps qui flottaient, mais n'ont pu les tirer hors de l'eau.

Lorsqu'on parle d'hélicoptères sur la côte est, on n'en parle pas uniquement comme s'il s'agissait de dépenses. Que vaut une vie humaine pour le gouvernement? Que vaut la vie d'un ami, d'un parent ou d'un être cher qu'on a perdu ou qu'on pourrait malheureusement perdre à l'avenir au large de nos côtes? Cela ne vaut pas un débat à la Chambre sur le coût d'acquisition de nouveaux appareils, même si ce coût pourrait s'élever à des millions de dollars. Nous avons besoin d'hélicoptères. Nous n'en avons pas besoin en l'an 2008. Nous en avons besoin hier.

Je trouve absolument honteux que nous abordions cette question à la Chambre, à ce moment-ci, en sachant fort bien que le gouvernement a annulé un contrat tout à fait valable pour l'acquisition de 43 hélicoptères, simplement parce que le premier ministre avait publiquement promis de le faire.

Parce que le premier ministre a commis une erreur et n'a pas voulu l'admettre, parce que ses collègues et le gouvernement de l'époque ne l'ont pas obligé à changer d'avis, il nous est impossible actuellement de mener des opérations de recherche et de sauvetage sur la côte est, sur la côte ouest ou dans l'Extrême-Arctique.

Dieu merci nous avons des équipages et des mécaniciens qui sont de véritables génies et qui parviennent encore à faire voler nos vieux hélicoptères, sinon nous serions la risée non seulement de l'OTAN et de notre pays mais du monde entier.

Je me permets de décrire un incident qui s'est produit lors d'un de nos exercices avec l'OTAN. Si ce n'était pas si triste, nous pourrions en rire. Un de nos hélicoptères se trouvait sur le pont d'une frégate américaine, et nos pilotes se tenaient près de l'appareil. Un des pilotes américains s'est approché et a demandé avec l'accent typique du Sud «Vous êtes tous à bord de cet hélicoptère?» Le pilote canadien a répondu «Oui, c'est notre hélicoptère.» Le pilote américain l'a regardé et lui a dit «Vous savez, il dégage de la fumée.» Il était renversé. De la fumée se dégageait de l'hélicoptère. De la fumée sortait du compartiment moteur. Ils ne pouvaient en croire leurs yeux.

• (1725)

Cela n'arriverait pas aux États-Unis. Les Américains ont de meilleurs appareils et du meilleur matériel principalement parce qu'ils manifestent au moins un certain respect à l'égard de leurs

Initiatives parlementaires

militaires. Ils les font intervenir dans des situations dangereuses, mais ils leur confient pour ce faire du matériel de première classe, un soutien approprié, conscients du fait qu'ils pourraient être tributaires de ces soldats, de ces hommes et de ces femmes, à un moment donné dans l'avenir de leur pays.

J'ai travaillé au large de la côte est de 1980 à 1988. Au cours de cette période, j'ai vécu deux abandons d'installations de forage. Nous avons fini par demeurer sur l'appareil. Nous étions en sécurité. Il y avait un excellent hélicoptère sur le pont et nous aurions pu abandonner cette installation à n'importe quel moment.

J'ai assisté à l'abandon de l'Euro Princess, un cargo yougoslave qui s'est échoué à l'île de Sable. À cette occasion, 16 marins yougoslaves ont été évacués de l'Euro Princess alors que le vent atteignait les 50 noeuds et les vagues, les 30 pieds. C'était une mission de sauvetage très périlleuse exécutée dans des circonstances très difficiles. On disposait de très peu de temps pour se rendre au navire, car ses moteurs ne fonctionnaient plus, il n'avait plus d'éclairage, il était dans la noirceur totale et on était au milieu de la nuit.

Nos préposés à la recherche et au sauvetage ont été en mesure de récupérer ces marins et de les conduire à l'île au Sable. Le navire avait une longueur de 650 pieds et était pris dans la barre le long de l'île au Sable. On craignait alors qu'une grosse vague vienne déloger le navire et que ce dernier arrache les piliers de l'installation Rowan Juneau sur laquelle je travaillais à l'époque.

L'installation a été abandonnée par tout le personnel, sauf 12 d'entre nous qui ont vu à ce que la pompe demeure en marche pour éviter d'être pris dans le trou. Là où je veux en venir, c'est que nous ne pourrions effectuer cette mission de sauvetage aujourd'hui.

M. Paul Szabo: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. En toute déférence, je ne vois pas le rapport entre ces propos et la motion à l'étude.

Le vice-président: Je crois que le député était sur le point de faire le lien. Je suis sûr qu'il y parviendra dans les deux prochaines minutes, car nous ne sommes pas loin de 17 h 30.

M. Gerald Keddy: Monsieur le Président, je vais choisir mes mots avec prudence, mais le point pertinent est fort simple: il nous faut des hélicoptères de recherche et sauvetage. Je comprends comme tout le monde à la Chambre que ces appareils ont été commandés. Il nous faut des hélicoptères pour nos forces armées. Il nous faut du matériel de la meilleure qualité, car nos pilotes, les hommes et les femmes qui utilisent et entretiennent ces appareils sont de la plus grande compétence.

Dire que, en haute mer, sur les côtes est ou ouest, ou encore dans l'Arctique, la sécurité humaine n'est pas importante, c'est un aveu scandaleux de la part du gouvernement, mais cela ne m'étonne pas le moins du monde. Cela est typique de ce que nous avons entendu au cours du débat et de ce que nous avons vu, depuis les banquettes de l'opposition.

J'ai donné des tas de chiffres tout à l'heure, mais, à dire vrai, nous nous perdons dans les chiffres. Je vais ajouter encore une observation. Il ne s'agit pas de chiffres, ici. Il s'agit de vies humaines. Il

s'agit de savoir comment nous pourrions faire des sauvetages en mer, retrouver des chasseurs égarés, secourir des gens dans l'Arctique et faire des évacuations médicales dans des circonstances dangereuses.

Il y a à peine quelques minutes, un député a rappelé qu'un violent séisme avait secoué la côte ouest du Canada.

• (1730)

Le gouvernement a de la chance, tout bonnement, que la secousse soit venue de 46 milles sous terre plutôt que de 16 ou 17 milles. En Colombie-Britannique, des routes auraient été coupées, des bâtiments se seraient effondrés et nous aurions eu d'autres difficultés graves. Pour intervenir en pareilles circonstances, il nous faut des effectifs militaires complets et des véhicules de sauvetage. Les seuls véhicules qui peuvent intervenir dans ce genre de situation sont les hélicoptères.

[Français]

Le vice-président: Comme il est 17 h 30, il est de mon devoir de faire savoir à la Chambre que les délibérations relatives à la motion sont terminées.

La Chambre abordera maintenant l'étude des affaires émanant des députés selon l'ordre indiqué au *Feuilleton* d'aujourd'hui.

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

[Traduction]

LE JOUR DE L'ÉMANCIPATION

M. Deepak Obhrai (Calgary-Est, Alliance canadienne) propose:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait désigner le 1^{er} août comme Jour de l'émancipation en reconnaissance de l'héritage et de la contribution de la communauté noire du Canada.

—Monsieur le Président, c'est un honneur pour moi d'intervenir cet après-midi au nom de mes électeurs de Calgary-Est pour parler de la motion M-242 qui vise à désigner un Jour de l'émancipation. La motion se lit comme suit:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait désigner le 1^{er} août comme Jour de l'émancipation en reconnaissance de l'héritage et de la contribution de la communauté noire du Canada.

Avant de commenter la motion, j'aimerais préciser que je suis député à la Chambre depuis 1997. C'est la première fois que je réussis à obtenir que l'une de mes initiatives parlementaires fasse l'objet d'un débat. Je me demandais franchement si cela se produirait un jour.

La façon de traiter les initiatives parlementaires à la Chambre est à l'image du bâillon que le gouvernement impose aux députés de l'opposition et aux députés ministériels d'arrière-ban. Les députés ont parfois de merveilleuses idées qu'on rejette, ou dont on ne tient pas compte, à cause du peu de temps et des ressources limitées qu'on consacre aux motions et aux projets de loi d'initiative parlementaire.

Initiatives parlementaires

Dans le cas de la motion à l'étude aujourd'hui, elle a été considérée comme ne pouvant pas faire l'objet d'un vote, ce qui signifie que, après le débat d'une heure sur cette motion aujourd'hui, elle disparaîtra. Tout le temps, toute l'énergie et toute la réflexion que l'élaboration de la motion a nécessités auront été tout simplement inutiles.

Il est honteux qu'il y ait si peu de temps pour examiner des initiatives comme celle-ci. Le gouvernement pourrait prolonger la période réservée chaque semaine à l'étude des initiatives parlementaires. Il pourrait autoriser la tenue d'un vote sur un projet de loi et sur une motion de chaque député d'opposition et d'arrière-ban par session. Des changements comme ceux-là pourraient avoir un impact énorme sur cet endroit, mais le gouvernement refuse d'agir.

Cela dit, je vais maintenant entamer mes observations sur la motion n^o 242.

L'esclavage dans le Commonwealth britannique a pris fin le 1^{er} août 1834, date qu'on célèbre dans plusieurs pays et dans plusieurs villes canadiennes comme étant le Jour de l'émancipation. Cela s'est produit au moins 30 ans avant que les États-Unis n'abolissent l'esclavage avec la loi de Lincoln sur l'émancipation.

Celui qui avait lancé cette initiative était un député de la Chambre des communes britannique. William Wilberforce avait présenté un projet de loi visant à interdire l'importation d'esclaves dans les colonies britanniques. C'est lui qui s'est fait la voix de la conscience. Il a fait comprendre à ses pairs les horreurs de l'esclavage et a souligné que cette pratique barbare allait contre les enseignements du christianisme et d'autres religions.

Ses efforts héroïques ont été reconnus dans le monde entier et ont influencé le grand émancipateur américain, Abraham Lincoln. En fait, le projet de loi de M. Wilberforce a été le premier projet de loi international sur les droits de la personne.

Ce projet de loi demandait la liberté pour tous. Ce fut le début de l'interdiction de l'esclavage dans le monde. Les gens avaient tendance à associer l'esclavage des noirs principalement avec les États-Unis. Dans une mesure beaucoup moins grande, l'esclavage était pratiqué dans le Haut-Canada et le Bas-Canada au XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle.

Il convient de noter que, dans les années 1790, plusieurs membres du Conseil législatif et de l'Assemblée législative du Haut-Canada possédaient des esclaves. Par ailleurs, des personnalités importantes du Haut-Canada et du Bas-Canada étaient contre l'esclavage. Des gens comme le lieutenant-gouverneur John Simcoe, le juge en chef William Osgoode et Louis-Joseph Papineau étaient de farouches détracteurs de cette pratique barbare.

• (1735)

Un Jour de l'émancipation existe dans plusieurs pays et dans les villes d'Ottawa et de Toronto.

J'ai grandi en Tanzanie, un pays qui a perdu beaucoup de ses fils et filles à cause de l'esclavage.

Il y a sur la côte une petite ville appelée Bagamayo, où l'on peut encore voir les ruines de bâtiments où les esclaves étaient détenus avant d'être envoyés en Amérique. On ne peut pas les voir sans verser des larmes sur les souffrances qui y ont été endurées et les familles qui y ont été séparées.

Il y a deux ans, j'ai eu l'honneur d'accompagner le gouverneur général au Sénégal. Dans les îles, nous avons vu les endroits où les esclaves étaient embarqués. Croyez-moi, il n'y avait pas de quoi être fier.

Depuis 1834, le Canada a joué un rôle vital pour des milliers de personnes qui ont été privées de la plus élémentaire dignité humaine. Nous pouvons vraiment nous enorgueillir du fait que le chemin de fer clandestin menait au Canada.

C'est là une initiative non partisane qui s'attirera, je l'espère, le soutien unanime de la Chambre des communes. En tant que Canadiens, nous devrions non seulement reconnaître les injustices passées, mais aussi célébrer le courage, la compassion et la conviction. Nous, parlementaires, devrions être fiers de ce que notre système ait adopté une position morale sur la question de l'esclavage.

La motion a pour seul objet de reconnaître les personnes qui ont été les premières au monde à vivre l'émancipation et l'espoir que cela a constitué pour les millions de personnes qui s'appellent aujourd'hui des Canadiens.

Les Canadiens qui suivent aujourd'hui le présent débat sauront que février est le Mois de l'histoire des Noirs. D'un bout à l'autre du pays, des Canadiens d'origine africaine se sont réunis pour célébrer leur patrimoine d'une grande richesse et d'une grande diversité, et y réfléchir.

Le 22 février, sur la colline du Parlement, la cérémonie de remise des prix Mathieu Da Costa a souligné la contribution d'étudiants d'un bout à l'autre du pays qui ont exploré l'apport de Canadiens d'origines ethniques et raciales diverses.

J'ai rencontré des membres de l'Ontario Black History Society, qui sont à l'avant-scène des célébrations de l'histoire des noirs depuis plus de 20 ans. Par leur dévouement et leur engagement, ils continuent à faire connaître l'histoire des Canadiens noirs et leurs incroyables réalisations, comme celles du grand cow-boy noir albertain, M. John Ware, dont la cabane en bois rond se dresse toujours dans le Dinosaur Provincial Park; de Mathieu Da Costa, qui est arrivé en 1605 et qui pourrait être le premier Africain à avoir foulé le sol canadien; et de M. Anderson Ruffin Abbot, le premier médecin canadien noir.

Je pourrais continuer encore longtemps à énumérer les réalisations et les contributions passées et présentes de la communauté noire du Canada. Je dirai simplement que le Canada est un meilleur pays aujourd'hui grâce à la contribution des Canadiens noirs.

En parlant de la motion dont nous sommes saisis aujourd'hui, il importe non seulement de célébrer ces réalisations, mais encore de reconnaître les injustices du passé et les convictions des Canadiens qui se sont battus contre l'esclavage.

En guise de conclusion, je voudrais vous lire un poème publié en janvier 1851 dans un journal de la communauté noire, et qui est intitulé «La voix du fugitif».

Je m'en vais au Canada, cette terre morne et glaciale,
Car l'esclavage m'est devenu insupportable,
Mon âme souffre à cause de ces chaînes qui m'entravent,
Je suis maintenant résolu à les briser ou à périr,
Ô Père tout-puissant, ayez pitié de moi
Et aidez-moi à fuir au Canada, où les Noirs sont libres.

Initiatives parlementaires

La vieille Reine Victoria n'a-t-elle pas dit que si nous quittons
tous notre prison et traversons les eaux,
Elle nous accueillerait les bras ouverts,
Pour nous donner à tous un foyer paisible?
Adieu, vieux maître, je n'en peux plus,
Je m'en vais tout droit au Canada, où les noirs sont libres.

• (1740)

Je demande le consentement unanime des députés pour que cette motion puisse faire l'objet d'un vote.

Le vice-président: Le député demande le consentement unanime pour que la motion puisse faire l'objet d'un vote. Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: D'accord.

Une voix: Non.

[Français]

Mme Madeleine Dalphond-Guiral (Laval-Centre, BQ): Monsieur le Président, il me fait plaisir d'intervenir aujourd'hui sur la motion M-242, présentée par mon collègue de Calgary-Est, concernant le Jour de l'émancipation. La motion se lit comme suit:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait désigner le 1^{er} août comme Jour de l'émancipation en reconnaissance de l'héritage et de la contribution de la communauté noire du Canada.

Alors que le mois de février a beaucoup de misère à finir—le mois février, on le sait, c'est le Mois de l'histoire des Noirs—, cette motion vient de nous donner l'occasion de souligner un événement particulièrement important pour la communauté noire du Canada et du Québec.

En effet, la date du 1^{er} août marque l'entrée en vigueur, en 1834, de la Loi sur l'émancipation, déposée à la Chambre des communes de Londres en 1833 par Thomas Buxton. Cette loi mettait fin à l'esclavage dans l'ensemble des colonies de l'Empire britannique, et ce, 30 ans avant le célèbre acte d'émancipation des esclaves noirs américains mis de l'avant par le président Abraham Lincoln.

Quand on pense à l'esclavage, ce qui nous vient d'abord à l'esprit est, en effet, l'histoire des esclaves dans les plantations américaines. Qui ne se souvient pas de *Autant en emporte le vent* ou encore de la série télévisée *Racines*. Mais il faut rappeler que, bien qu'à une échelle moindre, l'esclavage a aussi existé au nord des États-Unis, dans ce qu'on appelait alors l'Amérique du Nord britannique, c'est-à-dire les Maritimes, le Québec et l'Ontario.

À l'époque de la conquête en 1759, on dénombrait 1 132 esclaves d'origine africaine sur le sol de la Nouvelle-France, même si la Couronne française n'avait jamais autorisé le commerce d'esclaves en Nouvelle-France.

Suite à l'indépendance américaine, le nombre d'esclaves s'accroît notablement en 1783. Certains loyalistes quittent les États-Unis pour s'installer en Amérique du Nord britannique avec leurs esclaves. Ainsi, 2 000 esclaves arrivent sur la terre que nous habitons maintenant. L'esclavage est demeuré légal en Amérique du Nord britannique jusqu'en 1834.

Contrairement à l'esclavage pratiqué à la même époque aux États-Unis et dans d'autres parties de l'Empire britannique, comme la Jamaïque où les esclaves constituaient l'essentiel de la main-d'oeuvre des importantes plantations de canne à sucre, l'esclavage en Amérique du Nord britannique peut apparaître, et à juste titre, comme un phénomène existant à une échelle plutôt réduite.

La loi déposée en 1833 entre en vigueur le 1^{er} août 1834. Elle abolit donc l'esclavage dans tout l'Empire britannique. Cette loi prévoit toutefois une période transitoire variant de quatre à six ans, période durant laquelle les esclaves devront continuer à travailler au même endroit, mais à titre «d'apprentis».

Cette loi prévoyait la prise de mesures immédiates pour abolir l'esclavage dans l'ensemble de l'Empire britannique. Dans cet esprit, tous les enfants nés pendant les procédures menant à l'adoption de la loi, ou âgés de moins de six ans, étaient libres. Tous les esclaves âgés de plus de six ans devaient faire un apprentissage de six ans, dans le cas des esclaves travaillant aux champs, et de quatre ans dans le cas des autres esclaves.

Elle précisait que les apprentis ne devaient pas travailler plus de 45 heures par semaine sans être payés et que toutes les heures additionnelles, elles, devaient être payées.

• (1745)

De leur côté, les propriétaires de plantations devaient fournir à tous les apprentis la nourriture et les vêtements. Ils devaient également prévoir un fonds pour l'éducation morale et religieuse des anciens esclaves.

Enfin, une compensation monétaire de 20 millions de livres—je ne sais pas vraiment comment cela peut se traduire en argent actuel—devait être versée aux propriétaires d'esclaves.

Dans le contexte du XXI^e siècle, cette loi ressemble à un cauchemar. Mais elle a pourtant marqué la fin de l'esclavage dans une grande partie du monde.

La journée du 1^{er} août est actuellement commémorée en Jamaïque, dans l'ex-Guyane britannique, dans les Caraïbes, ces régions ayant connu une période esclavagiste importante.

Dès 1834, les esclaves américains en fuite se tourneront vers les colonies britanniques de l'Amérique du Nord et ce, jusqu'en 1863, au moment où le président américain Abraham Lincoln mettait en vigueur l'Acte d'émancipation.

Bon nombre d'entre nous étaient peu au fait de la réalité vécue par nos frères et soeurs de la communauté noire, ici même, au Canada et au Québec.

La motion devant nous aujourd'hui nous a permis de jeter un regard sur un pan peu glorieux de notre histoire, mais qu'on ne doit pas ignorer. Reconnaître le 1^{er} août comme Jour de l'émancipation, c'est reconnaître du même souffle la façon déplorable, souvent même odieuse, dont tout un groupe de personnes a été traité, c'est le regretter, c'est, au bout du compte, s'en excuser et se rappeler que les valeurs de respect de la personne, d'équité et de justice sont celles qui donnent aux sociétés leur vraie grandeur.

Initiatives parlementaires

Le Bloc québécois appuiera donc cette motion, y voyant là une volonté affirmée de reconnaître l'égalité entre les personnes et le droit à la liberté.

[Traduction]

Mme Marlene Jennings (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, Lib.): Monsieur le Président, je suis très heureuse de participer au débat et à l'échange de vues avec mes collègues au sujet de la motion visant à désigner le 1^{er} août comme Jour de l'émancipation, en reconnaissance de l'héritage et de la contribution de la communauté noire du Canada.

N'importe quel député peut voir que je suis d'origine africaine. Mes ancêtres étaient des esclaves africains qui ont été amenés en Amérique du Nord lorsque l'esclavage y avait cours. L'idée du Jour de l'émancipation au Canada me touche donc personnellement. Je félicite le député d'en face d'avoir proposé cette motion qui invite le gouvernement à désigner le 1^{er} août comme Jour de l'émancipation.

Ce débat tombe d'ailleurs à point nommé. La société anti-esclavagiste du Canada vient en effet de célébrer son 150^e anniversaire en février dernier. Le grand abolitionniste américain, Frederick Douglas, est venu au Canada à l'invitation de cette société, de même que d'autres conférenciers. La société a envoyé des délégations en Angleterre, a fait du lobbying auprès des Églises et des politiciens, et a organisé des réunions pour appuyer la cause des esclaves.

Je commencerai en disant que l'héritage et la contribution des communautés noires du Canada font partie intégrante de l'histoire économique, politique, sociale et culturelle de ce pays et de son peuple. L'esprit de la motion reflète donc ce que mon gouvernement a toujours dit, soit que l'héritage et la contribution des communautés noires du Canada ont fait de notre pays ce qu'il est aujourd'hui: un pays multiculturel, inclusif et prospère qui est considéré comme le meilleur pays où vivre dans le monde.

Je voudrais citer quelque chose que Martin Luther King a dit au sujet du Canada dans une de ses conférences en 1967:

Le Canada n'est pas simplement un voisin de nègres. Au coeur de notre lutte pour la liberté, le Canada était l'étoile du Nord.

Je suis certain que Martin Luther King partageait les mêmes sentiments que Harriet Tubman durant les nombreux voyages dangereux qu'elle a faits pour amener les siens, des esclaves afro-américains, à la liberté au Canada par le chemin de fer clandestin.

Tout en reconnaissant l'héritage, la contribution et les réalisations des noirs au Canada, nous devons aussi reconnaître les luttes qu'ils ont menées et les défis qu'ils ont dû relever. Cela fait partie de notre histoire en tant que Canadiens, mais ce n'est pas très bien connu d'un grand nombre de Canadiens.

● (1750)

Toutefois, si on veut bâtir une société juste et équitable, on doit commencer par reconnaître que notre histoire n'est pas parfaite, que les Canadiens ont souffert d'injustices à différentes périodes et qu'il

est regrettable que ce pays accueillant et compatissant ait par ailleurs été le théâtre d'injustices et d'épisodes d'esclavage.

Je suis sûre que les députés ont déjà entendu parler des esclaves qui ont vécu ici à l'époque des premiers explorateurs au temps de la Nouvelle-France. Mon premier ancêtre français est venu de Rouen en 1668, à une époque où des esclaves africains étaient vendus ici et, parfois, pouvaient être exécutés selon le bon voeu de leur propriétaire.

Journey to Justice, un nouveau film produit par l'Office national du film du Canada, raconte la petite histoire connue de la lutte pour les droits civils des noirs au Canada. Ce volet de notre histoire a ses côtés sombres, mais le Canada a été un refuge pour quelque 40 000 à 60 000 esclaves qui ont échappé au régime esclavagiste américain et qui sont venus chercher la liberté au Canada.

Pourquoi sont-ils venus ici? Parce que le Canada a eu la distinction d'abolir l'esclavage en 1833, plus de 30 ans avant les États-Unis. Aux États-Unis, il a fallu la Guerre civile pour mettre un terme à l'esclavage. Comme nous le savons tous, cette guerre a fait plus de victimes chez les Américains que les deux conflits mondiaux qui ont marqué le XX^e siècle. Le Canada n'a pas eu besoin d'une guerre civile pour mettre un terme à l'esclavage. C'est tout à son honneur.

Des historiens affirment que le chemin de fer clandestin n'aurait pas pu exister sans la collaboration des Canadiens qui s'assuraient que les esclaves en fuite obtenaient de l'aide une fois arrivés au Canada. Parlant de chemin de fer clandestin, nous devons aussi reconnaître le rôle des esclaves eux-mêmes qui sont à l'origine de cette voie vers la liberté qui se composait de sentiers, de rivières, de marécages, de cavernes, de granges et de forêts, et qui n'était pas sans risques pour leur vie.

Ce que je veux faire bien comprendre ici aujourd'hui, c'est que le Canada est fier de l'héritage de ses collectivités noires. Nous apprécions la contribution de ma communauté au développement du Canada. Nous devons aussi tirer des enseignements de notre histoire pour que le Canada soit toujours l'étoile du Nord, pas uniquement pour les noirs, mais pour les Canadiens de toutes les origines ethno-culturelles.

En tant que citoyens et dirigeants, nous devons rester vigilants et tout faire pour que l'injustice ne frappe plus jamais notre société. Tous les Canadiens doivent avoir une place au sein de notre société et doivent avoir la possibilité de contribuer à l'édification de notre magnifique pays.

Notre gouvernement a pris un engagement en ce sens envers les Canadiens et je tiens à dire que nous avons prouvé cet engagement par des mesures concrètes. Prenons un exemple.

En décembre 1995, la Chambre des communes a adopté une motion déclarant que le mois de février serait officiellement le Mois de l'histoire des noirs.

En 1998, Parcs Canada et les parcs nationaux des États-Unis ont signé un protocole d'entente portant sur différents projets, notamment sur le chemin de fer clandestin. Selon cette entente, les deux

Initiatives parlementaires

pays s'engage à commémorer et à faire connaître le chemin de fer clandestin à la population. Le programme de multiculturalisme a aidé Parcs Canada et les collectivités noires à établir un réseau pour faciliter les liens entre les divers lieux historiques, pour améliorer la conservation et pour promouvoir l'échange d'information et la commercialisation des lieux, aux niveaux national et international.

Le programme de multiculturalisme du ministère du Patrimoine canadien soutient chaque année des activités locales organisées par des collectivités dans diverses régions du pays pour marquer le Mois de l'histoire des Noirs, et nous continuerons d'offrir l'appui nécessaire à de telles activités.

En février, c'est-à-dire le mois qui s'est terminé hier, les Archives nationales du Canada ont inauguré une exposition très spéciale sur l'histoire du mouvement antiesclavagiste au Canada. On parle dans cette exposition de personnages historiques comme Josiah Henson et l'abolitionniste de premier plan Harriet Tubman.

● (1755)

Je suis heureuse de dire que trois institutions, soit les Archives nationales du Canada, la Bibliothèque nationale du Canada et l'Office national du film du Canada, ont produit ensemble cette exposition en collaboration avec une organisation locale appelée J'Nikira Dinqinsh, un centre d'éducation qui favorise une meilleure connaissance de l'histoire et de l'expérience des noirs.

Le 26 février, *Journey to Justice*, un film de l'Office national du film du Canada, a été projeté pour la première fois à la Bibliothèque nationale du Canada.

Voici ce que le journal *Ottawa Citizen* a écrit au sujet de cette exposition:

Le Canada était la Terre promise pour des milliers de noirs américains fuyant l'esclavage. C'est alors que, dans la Fugitive Slave Act, les États-Unis ont déclaré une chasse ouverte aux esclaves en fuite, même ceux du Nord qui étaient auparavant considérés comme libres, ce qui a précipité une ruée vers la frontière et a galvanisé le mouvement abolitionniste naissant au Canada.

Je suis très fière du programme de multiculturalisme du gouvernement par lequel celui-ci continue de collaborer avec des collectivités, des institutions et divers ordres de gouvernement pour promouvoir la justice sociale et l'équité dans notre société. Le programme de multiculturalisme s'attaque aux problèmes locaux et favorise une transformation de nos institutions pour qu'elles reflètent la composition de notre société et à la diversité croissante de notre pays et facilitent l'éducation du public afin que les Canadiens comprennent la riche diversité de notre société.

Nos avons également la campagne du 21 mars, à l'occasion de la Journée internationale pour l'élimination de la discrimination raciale. Le programme de multiculturalisme soutient en outre de nombreuses initiatives.

Je voudrais en terminant féliciter notre vis-à-vis pour cette motion. Je trouve cela remarquable. Étant donné que les membres de son parti dans cette enceinte font de nombreuses remarques désobligeantes à l'égard des collectivités noires, d'autres collectivités

ethnoculturelles et des initiatives gouvernementales, j'encourage notre collègue à souscrire au multiculturalisme pour essayer de changer les mentalités et les politiques au sein de son parti.

Mme Wendy Lill (Dartmouth, NPD): Monsieur le Président, c'est pour moi un grand honneur de prendre la parole ce soir au sujet de la motion d'initiative parlementaire qui propose de créer un Jour de l'émancipation, en reconnaissance de l'héritage et de la contribution de la communauté noire du Canada.

C'est pour moi un honneur, parce que je représente des milliers d'électeurs de Dartmouth et des communautés de North Preston, East Preston et Cherry Brook, dont beaucoup sont les descendants directs des Africains capturés par les esclavagistes.

Je suis également honorée de prendre la parole au nom de mon estimé collègue de Windsor, en Ontario, qui représente aussi de nombreux Canadiens noirs dont les ancêtres ont fui l'esclavage et sont arrivés au Canada par le chemin de fer clandestin.

Le débat actuel est important parce qu'il permettra aux Canadiens de mieux comprendre une époque généralement oubliée et de toute évidence honteuse de notre histoire pour en tirer les enseignements. Ce débat est pour nous l'occasion de réfléchir et d'essayer d'imaginer ce qu'ont vécu les premiers Afro-Canadiens qui sont arrivés au Canada.

Où l'histoire commence-t-elle? Elle a commencé il y a 500 ans, lorsque les colons espagnols ont amené avec eux des esclaves africains en République dominicaine. On estime qu'au cours des 300 années qui ont suivi, plus de 10 millions d'Africains réduits à l'esclavage ont traversé l'océan Atlantique. Henry Bishop, curateur du centre culturel noir de la Nouvelle-Écosse, soutient qu'on pourrait doubler et même tripler ce nombre, si l'on tenait compte du nombre de femmes et d'enfants qui sont morts pendant la traversée de l'océan.

D'où venait cette marchandise humaine? La plupart des Néo-Écossais d'ascendance africaine sont originaires d'Afrique occidentale. Entre l'an 500 et 1600, les trois royaumes d'Afrique de l'Ouest, le Ghana, le Mali et le Songhaï, étaient des nations riches et puissantes. Leur vie économique était axée sur l'agriculture, la fabrication et le commerce international de l'or.

Lorsque les Britanniques ont aménagé des plantations de riz, d'indigo et de tabac dans le sud de l'Amérique du Nord, les propriétaires de plantations, qui avaient d'abord utilisé des esclaves autochtones comme travailleurs, se sont ensuite tournés vers l'Est, du côté du continent africain.

● (1800)

Au XVII^e siècle, les pays européens, y compris la Grande-Bretagne, avaient des sociétés qui faisaient la traite des esclaves sur la côte ouest de l'Afrique, dans des régions où l'on retrouve aujourd'hui des pays comme la Gambie, la Sierra Leone et la Côte d'Ivoire. Des hommes, des femmes et des enfants étaient capturés

Initiatives parlementaires

dans leurs villages à l'intérieur des terres, arrachés à leurs familles et emmenés jusqu'à la côte par des marchands africains, puis vendus et détenus dans des usines en Europe en attendant qu'on vienne les chercher pour les emmener de l'autre côté de l'Atlantique.

Dans les Amériques et les Caraïbes, les Africains étaient vendus contre de l'argent. Cet argent servait à acheter du sucre, du rhum, des épices, du coton, du tabac, du café et de la mélasse pour la vente en Europe. La traite des esclaves entre l'Afrique, les Amériques et l'Europe a créé une immense richesse pour les nations européennes. c'était un commerce cruel de vies humaines qui n'avait d'égards pour rien, excepté le profit et le pouvoir. Je crois qu'il a surpassé toutes les atrocités, tous les génocides enregistrés jusqu'ici dans les annales de l'histoire de l'humanité.

Dans les colonies du nord, les esclaves étaient utilisés à des tâches agricoles ou domestiques, ils travaillaient à couper du bois, dans les mines, à la forge, à tisser et à filer. Un esclave n'était pas libre de se marier, de voter ou de se déplacer. Il pouvait légalement être fouetté, torturé, mutilé, marqué ou privé de nourriture. Une esclave pouvait être forcée d'avoir des enfants ou de travailler huit heures par jour.

Les premiers efforts en vue d'abolir la traite des esclaves ont commencé durant la révolution américaine, entre 1776 et 1783. Les historiens décrivent la révolution américaine comme une lutte épique en faveur de l'indépendance, menée par de courageux colons blancs contre la puissante Angleterre. Des dizaines de milliers de Noirs africains et leurs descendants dans les colonies britanniques ont aussi participé à la lutte pour la liberté, la vie et la poursuite du bonheur.

Coincés au beau milieu de cette guerre, ils ont par milliers accepté l'offre des Britanniques qui avaient promis, en échange de leur soutien à la cause de la Grande-Bretagne, de les protéger, de les émanciper et de leur faire don d'un lopin de terre. Quand les rebelles américains ont remporté la guerre, les noirs de New York, qui avaient rallié la cause britannique avant la reddition, ont reçu des certificats attestant de leur émancipation. Quelque 3 500 loyalistes noirs ont fui vers des territoires aujourd'hui devenus la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick.

Les loyalistes noirs se sont installés à Annapolis Royal, Weymouth, Digby, Windsor, Preston, Sydney et Halifax. Près de 1 500 loyalistes noirs se sont établis dans le comté de Shelburn. Des noirs libérés ont bâti la localité de Birchtown, ainsi nommée d'après l'homme qui avait signé leur certificat d'émancipation. Cette liberté durement acquise est demeurée illusoire. Les Britanniques avaient promis aux loyalistes noirs de leur donner des terres et des rations pour une période de trois ans. Toutefois, la plupart d'entre eux n'ont pas reçu de terre, ils ont été forcés de travailler à des projets publics comme la construction de routes, et se sont vu nier l'égalité.

Le racisme, les épidémies, la pauvreté et les hivers rigoureux leur rendaient la vie difficile et, pour beaucoup d'entre eux, la terre promise est vite devenue insupportable. En 1792, quelque 1 200 noirs émancipés ont quitté Halifax par bateau, en direction de la Sierra Leone, en Afrique occidentale, où ils ont participé à la fondation de Freetown, l'actuelle capitale.

Beaucoup d'autres esclaves en fuite ont débarqué en Nouvelle-Écosse, en provenance des États-Unis, pendant la guerre de 1812, dans des conditions similaires à celles qu'avaient connues les loyalistes noirs. Ils se sont établis dans la région de Halifax, plus précisément à Preston, Hammond Plains, Beechville et Porters Lake. Mais ils ont continué de mener une vie brutale et dangereuse. L'esclavage est demeuré légal et a été pratiqué en Nouvelle-Écosse jusqu'à ce que l'Empire britannique l'abolisse en 1834.

À des milliers de kilomètres à l'intérieur du continent, pendant la période précédant la guerre de Sécession, beaucoup d'autres descendants des noirs d'Afrique ont emprunté de nuit les chemins de fer clandestins, traversé des voies d'eau, des marécages, des forêts et emprunté des chemins de campagne. Avec l'aide de groupes comme les Quakers, des Noirs libres et des Amérindiens, ces hommes, ces femmes et ces enfants réduits à l'esclavage ont cherché à se réfugier en terre libre, au Canada.

Organisatrice légendaire du chemin de fer clandestin, Harriet Tubman était qualifiée de Moïse de son peuple. Née esclave sur une plantation du Maryland, Harriet Tubman a été traitée de façon brutale jusqu'à ce qu'elle s'évade en 1849. Au cours de la décennie qui suivit, elle est retournée plusieurs fois dans le sud des États-Unis pour ramener vers le Nord des centaines d'esclaves assoiffés de liberté.

On arrive à peine à s'imaginer toutes les épreuves qu'ont dû subir les premiers colons noirs de notre pays. Les jeunes Canadiens de race noire et de souche africaine ont bien du mal à s'imaginer l'horreur qu'ont vécue leurs ancêtres ou encore le courage et la ténacité dont ils ont dû faire preuve. Ils ont survécu grâce à leur ténacité, leur endurance et leur foi en Dieu. L'Église a servi de source de sécurité, de lieu de rassemblement social et d'établissement d'enseignement aux loyalistes noirs. L'Église a permis à ces colons de vivre leur spiritualité et de laisser parler leurs émotions. Ils ont continué d'exprimer leur quête et leur soif de liberté et d'égalité dans leurs chants spirituels.

• (1805)

Les collectivités noires de la Nouvelle-Écosse et de l'ensemble du Canada n'ont pas encore oublié l'esclavage et les cicatrices qu'il a laissées. Leurs souvenirs se retrouvent dans les oeuvres des artistes noirs de la Nouvelle-Écosse, comme Lucky Campbell, George Elliott Clark, Jeremiah Sparks, les choeurs gospels, les défenseurs des droits civiques et les autorités religieuses. C'est ce qui les inspire à poursuivre leurs efforts pour combattre le racisme, la pauvreté, l'injustice et l'ignorance partout où ils les retrouvent, pour élever leurs familles et bâtir des collectivités fortes.

Ce souvenir résonne dans les paroles d'une chanson qui est devenue l'hymne national des Noirs et qui est chanté au début de tout événement se déroulant dans la communauté noire d'où je viens. Je veux terminer mon intervention sur un extrait de *Lift Every Voice and Sing*:

Faites entendre vos voix et chantez jusqu'à ce que la terre et le ciel résonnent des harmonies de la liberté;
Que notre chant de joie monte haut dans le ciel,
Qu'il résonne avec la force du vaste océan.

Initiatives parlementaires

Je suis heureuse d'avoir pu prononcer ce discours aujourd'hui sur l'histoire des Canadiens d'ascendance africaine noire. Je veux donner mon appui à la motion visant à promulguer un Jour de l'émancipation pour que nous puissions commémorer la vie et l'histoire de nos courageux voisins, que nous puissions apprendre d'eux et les écouter afin de ne jamais oublier leur passé. Unissons nos efforts pour faire en sorte qu'ils soient enfin vraiment libres.

M. Scott Brison (Kings—Hants, PC): Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir dans le débat d'aujourd'hui sur la motion visant à désigner le 1^{er} août comme Jour de l'émancipation.

Je félicite le député de Calgary-Est qui parraine cette motion à la Chambre des communes. Je félicite également la députée de Dartmouth pour son éloquent discours, en particulier pour sa description de l'importance historique de la communauté noire en Nouvelle-Écosse. Je la félicite d'avoir fait un discours particulièrement fouillé et poignant.

Les noirs de la Nouvelle-Écosse ont apporté une contribution très importante dans le passé et continuent de le faire. Nous sommes très fiers du fait que la Nouvelle-Écosse compte la plus forte proportion de noirs indigènes de toutes les provinces canadiennes, par rapport au nombre d'habitants.

J'ai été étonné et déçu de voir la députée de Notre-Dame-de-Grâce—Lachine transformer ce qui devait être un débat impartial sur une question fondamentale, ce qui devait être un hommage au multiculturalisme, en une lutte partisane et calomnieuse entre députés. Je n'en voyais pas l'utilité, et il est tragique que cela se soit produit aujourd'hui. Le sectarisme politique n'a pas sa place dans un dossier aussi important. Encore une fois, je félicite le député de Calgary-Est d'avoir proposé cette motion.

Nous devrions célébrer les progrès réalisés par les Canadiens de race noire depuis l'époque de l'esclavage. Nous devrions célébrer la marque qu'ont laissée de grands Canadiens de race noire qui sont des modèles à imiter et qui ont fait une contribution précieuse à la société, contribution dont nous bénéficions tous. Cette sensibilisation à toutes nos histoires est importante, en particulier si elle peut servir à lutter contre les effets négatifs du racisme et des occasions qu'il fait perdre. Encore une fois, quand nous nous arrêtons pour commémorer l'histoire de chacune de nos collectivités, je pense que nous franchissons un grand pas dans la lutte contre le racisme.

Notre parti a fait ses preuves à cet égard. D'ailleurs, c'est le chef actuel de notre parti qui, à titre de premier ministre, en 1979, a nommé le premier député de race noire au Cabinet, M. Lincoln Alexander. Plus tard, M. Alexander est devenu le premier membre d'une minorité visible à occuper le poste de lieutenant-gouverneur de l'Ontario.

• (1810)

Nous sommes fiers que l'autre endroit compte le sénateur Donald Oliver parmi les siens, un confrère de la Nouvelle-Écosse qui apporte une très grande contribution au Sénat. Il est un Canadien extraordinaire qui sert les intérêts de l'ensemble des Néo-Écossais et des Canadiens également. Bien sûr, madame le sénateur Anne Cools siège aussi à l'autre endroit et, dans cette enceinte, nous

sommes très heureux de compter des membres de la communauté noire qui contribuent beaucoup à l'amélioration de la société canadienne.

Je vais mentionner le nom de quelques Néo-Écossais qui ont contribué grandement à notre histoire. Étant donné qu'elle a fait du théâtre, la députée de Dartmouth connaît sûrement l'acteur Walter Borden. Nous sommes aussi fiers du romancier Fred Ward, de la cinéaste Sylvia Hamilton et des poètes Maxine Tynes et David Woods et du poète, auteur et cinéaste George Elliot Clark. Ces personnes ont toutes contribué de façon significative à l'histoire et à la mosaïque culturelle de la Nouvelle-Écosse.

J'aurais dû signaler également que le sénateur Oliver est originaire de Wolfville, en Nouvelle-Écosse, dans ma circonscription. Je suis aussi très fier de Ted Upshaw, un inspecteur de la GRC qui est le Canadien de race noire à avoir obtenu le poste le plus élevé dans l'histoire de la GRC. Il est natif de Three Mile Plains près de Windsor, dans ma circonscription.

Il est important de célébrer ces grandes contributions. À mesure que nous, et particulièrement les jeunes Canadiens, deviendrons davantage conscients de ces excellentes et importantes contributions, nous serons mieux à même de nous attaquer à certaines idées fausses et certains stéréotypes qui nous blessent tous si souvent. Ils ont une incidence négative sur la société en général.

Par l'éducation, nous pouvons faire bien davantage, en célébrant les contributions du passé et du présent et en nous efforçant d'assurer un accès total à toutes les possibilités qui donnent l'occasion de façonner l'avenir de notre pays.

Nous devons aussi considérer l'égalité des chances du point de vue économique. Nous devons veiller à ce que nos institutions gouvernementales, mais aussi les entreprises et les personnes, s'efforcent un peu plus d'abolir les obstacles à l'accès, à la réussite et à l'égalité des chances. Nous devons renouveler en permanence cet engagement.

Il n'est pas d'endroit où il est plus facile d'agir ainsi et de donner l'exemple que dans le cadre de nos systèmes d'éducation provinciaux. Le gouvernement fédéral peut jouer un rôle en travaillant de concert avec les provinces à la réalisation de telles initiatives. Je crois que c'est probablement le meilleur point de départ.

La motion de mon ami et collègue de Calgary-Centre, qui vise à désigner le 1^{er} août comme Jour de l'émancipation, serait certes un pas en avant. Une telle mesure nous aiderait à atteindre certains des objectifs énoncés. Elle ne représente qu'un pas.

Je félicite le député d'avoir présenté cette motion. J'aurais aimé qu'elle fasse l'objet d'un vote. Il est triste de voir que tant de travail et de réflexion sont consacrés aux initiatives parlementaires et que celles-ci ne reçoivent pas, en cet endroit, l'attention qu'elles méritent ou l'attention que les députés d'en face aimeraient bien qu'on accorde à certaines questions fort importantes.

Je regrette vraiment que la motion n'ait pas fait l'objet d'un vote. Je regrette que certains députés d'en face aient choisi de transformer ce débat important et positif en un exercice beaucoup plus

Initiatives parlementaires

partisan. Cela ne devrait aucunement nous empêcher de féliciter le député d'avoir pris l'initiative de présenter cette motion. Je souhaite le meilleur sort possible à cette initiative qui a mon appui personnel et l'appui le plus total de mon parti.

• (1815)

M. Deepak Obhrai (Calgary-Est, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je remercie tous les partis d'appuyer cette initiative qui reconnaît une part très importante de l'histoire mondiale et le rôle que le Canada et des gens importants ont joué pour mettre fin à la souffrance. Je remercie ceux et celles qui sont intervenus dans le débat en faisant des discours ce soir.

Je me joins également à mon collègue pour dire que je me sens profondément triste que la députée d'en face ait profité de l'occasion pour faire de la politicaillerie. Elle ne pouvait pas comprendre qu'il s'agissait d'une motion d'initiative parlementaire. Elle a du sang d'esclave. Elle aurait dû appuyer la motion. Au lieu de cela, elle a terminé son allocution par des propos partisans qui ont abaissé le niveau du débat d'un cran.

J'espère, à l'instar de mon collègue, que l'importance de la motion demeure, sans égard à ce que la députée a dit et sans égard à ce que ne fait pas le leader adjoint du gouvernement à la Chambre pour que la motion fasse l'objet d'un vote même si le gouvernement ne cesse de parler de multiculturalisme.

Concentrons-nous sur la motion qui concerne l'importance d'abolir l'esclavage, dans le respect des droits fondamentaux des humains.

Le vice-président: L'heure réservée à l'étude des initiatives parlementaires est maintenant écoulée. Puisque la motion n'a pas été désignée comme pouvant faire l'objet d'un vote, l'article est rayé du *Feuilleton*.

[Français]

Comme il est 18 h 20, la Chambre s'ajourne jusqu'à demain, à 10 heures, conformément à l'article 24 du Règlement.

(La séance est levée à 18 h 17.)

TABLE DES MATIÈRES

Le jeudi 1^{er} mars 2001

AFFAIRES COURANTES

Budget supplémentaire des dépenses (A) de 2000–2001

Les comités de la chambre

Procédure et affaires de la Chambre

M. Lee 1363

Le Code criminel

Projet de loi C-290. Présentation et première lecture 1363

M. Obhrai 1363

Adoption des motions, première lecture et impression
du projet de loi 1363

Budget supplémentaire des dépenses (A) 2000–2001

Renvoi aux comités permanents

Mme Robillard 1363

Motion 1363

Adoption de la motion 1365

Les comités de la chambre

Procédure et affaires de la Chambre

Motion d'adoption 1364

M. Lee 1364

Adoption de la motion 1364

Pétitions

La maladie rénale

M. Adams 1364

Le mont Logan

M. Adams 1365

Questions au Feuilleton

M. Lee 1365

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Les crédits

Jour désigné—L'acquisition d'hélicoptères maritimes

Mme Wayne 1365

Motion 1365

M. Szabo 1366

Mme Wayne 1367

M. Hanger 1367

Mme Wayne 1367

M. Hearn 1367

Amendement 1368

M. Lee 1368

M. Hearn 1369

M. Hanger 1369

M. Hearn 1369

M. Gagliano 1369

Mme Wayne 1371

M. Gagliano 1372

M. Hanger 1372

M. Gagliano 1372

M. Stoffer 1372

M. Gagliano 1373

M. Stoffer 1373

M. Casey 1373

M. Gagliano 1373

M. Hanger 1373

M. Hanger 1374

M. Szabo 1374

M. Hanger 1375

M. Stoffer 1375

M. Hanger 1375

M. Duncan 1375

M. Szabo 1376

M. Duncan 1377

M. Stoffer 1377

M. Duncan 1377

M. Myers 1377

M. Duncan 1377

M. Bachand (Saint-Jean) 1377

M. Asselin 1378

M. Bachand (Saint-Jean) 1378

M. Szabo 1379

M. Bachand (Saint-Jean) 1380

M. Asselin 1380

M. Bachand (Saint-Jean) 1381

M. Hanger 1381

M. Bachand (Saint-Jean) 1381

M. Stoffer 1381

M. Brison 1384

M. Stoffer 1384

M. Szabo 1384

M. Stoffer 1385

Mme Wayne 1385

M. Stoffer 1385

M. Hanger 1385

M. Stoffer 1386

M. Brison 1386

M. Assadourian 1387

M. Brison 1387

M. Price 1387

M. Brison 1387

M. Casey 1388

M. Price 1389

M. Casey 1389

M. Price 1389

Mme Wayne 1391

M. Price 1391

M. Asselin 1391

M. Price 1392

M. O'Reilly 1392

M. Hearn 1393

M. O'Reilly 1393

Mme Wayne 1394

M. O'Reilly 1394

M. Benoit 1394

M. Myers 1395

M. Benoit 1396

M. Szabo 1396

M. Benoit 1396

M. Goldring 1396

M. Szabo 1397

M. Goldring 1397

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

La Journée internationale de la femme

Mme Torsney 1397

La Cour suprême du Canada	
M. Toews	1398
La municipalité d'Amos	
M. St-Julien	1398
La Semaine nationale du génie	
M. Savoy	1398
Northumberland	
M. Macklin	1398
La recherche-développement	
Mme Gallant	1398
Les revendications des femmes	
Mme Bourgeois	1399
Le contrôle des armes à feu	
M. Harvard	1399
Le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux	
Mme Jennings	1399
L'honorable Gildas Molgat	
M. Mark	1399
Les actes de courage	
M. LeBlanc	1400
Les transports	
Mme Desjarlais	1400
L'Année internationale des bénévoles	
Mme Tremblay	1400
Le Championnat universitaire canadien de volley-ball	
M. Carignan	1400
L'agriculture	
M. Keddy	1401
Les droits des femmes	
Mme Dalphond-Guiral	1401

QUESTIONS ORALES

Le conseiller en éthique	
M. Day	1401
M. Chrétien	1401
M. Day	1401
M. Chrétien	1402
M. Day	1402
M. Chrétien	1402
Mme Meredith	1402
M. Chrétien	1402
Mme Meredith	1402
M. Chrétien	1402
La Zone de libre-échange des Amériques	
M. Duceppe	1402
M. Chrétien	1402
M. Duceppe	1403
M. Duceppe	1403
M. Chrétien	1403
M. Paquette	1403
M. Dion	1403
M. Paquette	1403
M. Dion	1403
M. Dion	1403

L'agriculture	
M. Proctor	1403
M. Vanclief	1404
M. Proctor	1404
M. Vanclief	1404
Le conseiller en éthique	
M. Clark	1404
M. Chrétien	1404
M. Clark	1404
M. Chrétien	1404
L'économie	
M. Kenney	1404
M. Martin (LaSalle—Émard)	1404
M. Kenney	1405
M. Martin (LaSalle—Émard)	1405
La Zone de libre-échange des Amériques	
Mme Lalonde	1405
M. O'Brien (London—Fanshawe)	1405
Mme Lalonde	1405
M. O'Brien (London—Fanshawe)	1405
Le Service correctionnel du Canada	
M. White (Langley—Abbotsford)	1405
M. MacAulay	1405
M. White (Langley—Abbotsford)	1406
M. MacAulay	1406
La Zone de libre-échange des Amériques	
M. Gauthier	1406
M. Chrétien	1406
M. Gauthier	1406
M. Chrétien	1406
La défense nationale	
M. Cummins	1406
M. Eggleton	1406
M. Cummins	1406
M. Eggleton	1407
L'agriculture	
M. Calder	1407
M. Vanclief	1407
Le logement	
Mme Davies	1407
M. Gagliano	1407
Mme Davies	1407
M. Gagliano	1407
Travaux publics et Services gouvernementaux	
Mme Wayne	1407
M. Gagliano	1407
Mme Wayne	1408
M. Gagliano	1408
La défense nationale	
M. Hanger	1408
M. Eggleton	1408
M. Hanger	1408
M. Eggleton	1408
La Zone de libre-échange des Amériques	
M. Marceau	1408
M. Dion	1408
M. Marceau	1408
M. Dion	1408
L'agriculture	
M. Anderson (Cypress Hills—Grasslands)	1409

M. Vanclief	1409
M. Anderson (Cypress Hills—Grasslands)	1409
M. Vanclief	1409
Le commerce	
M. Tirabassi	1409
M. O'Brien (London—Fanshawe)	1409
Les transports	
M. Abbott	1409
M. St. Denis	1409
M. Abbott	1409
M. St. Denis	1409
Le Sommet des Amériques	
Mme Bourgeois	1410
Mme Fry	1410
Les affaires étrangères	
M. Pratt	1410
M. Manley	1410
Présence à la tribune	
Le Président	1410
Les travaux de la Chambre	
M. Strahl	1410
M. Boudria	1410
Recours au Règlement	
Le Règlement de la Chambre	
M. Bachand (Richmond—Arthabaska)	1411
M. Boudria	1412
M. Bergeron	1412
M. Lee	1413
M. Bergeron	1413
M. Lee	1413
M. Clark	1414
M. Nystrom	1414
Question de privilège	
Projet de loi C-2—Attribution de temps—Décision de la présidence	
Le vice-président	1415

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Les crédits	
Jour désigné—Acquisition d'hélicoptères maritimes	
Motion	1416
M. McNally	1416
M. Goldring	1416
M. Pratt	1416
M. Keddy	1418
M. Pratt	1418
M. Szabo	1418
M. Anders	1420
M. Szabo	1420

M. Keddy	1420
M. Szabo	1421
M. McNally	1421
M. Cuzner	1422
M. McNally	1422
Mme Wayne	1422
M. McNally	1423
M. Anders	1423
M. Szabo	1424
M. Anders	1424
Mme Wayne	1425
M. Anders	1425
Mme Parrish	1425
Mme Parrish	1426
M. Hanger	1427
Mme Parrish	1427
Mme Ablonczy	1427
Mme Parrish	1427
M. McKay	1428
M. Boudria	1428

AFFAIRES COURANTES

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada	
Projet de loi C-14. Présentation et première lecture	1428
M. Boudria	1428
Adoption des motions, première lecture et impression du projet de loi	1428

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Les crédits	
Jour désigné—Acquisition d'hélicoptères maritimes	
Motion	1428
M. McKay	1428
M. Brison	1429
M. McKay	1430
M. Hanger	1430
M. Hanger	1430
M. McKay	1430
M. Keddy	1430
M. Keddy	1431
M. Szabo	1432
M. Keddy	1432

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

Le Jour de l'émancipation	
M. Obhrai	1432
Motion	1432
Mme Dalphond—Guiral	1434
Mme Jennings	1435
Mme Lill	1436
M. Brison	1438
M. Obhrai	1439



*En cas de non – livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Les Éditions du gouvernement du Canada,
45 boulevard Sacré – Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing,
45 Sacré – Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

**Aussi disponible sur le réseau électronique «Parliamentary Internet Parlementaire» à l'adresse suivante :
Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:
<http://www.parl.gc.ca>**

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

Additional copies may be obtained from Canadian Government Publishing, Ottawa, Canada K1A 0S9

**The English version of this publication may be obtained from Canadian Government Publishing,
Ottawa, Canada K1A 0S9.**