



CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 144 • NUMÉRO 006 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le lundi 2 février 2009

—
Présidence de l'honorable Peter Milliken

TABLE DES MATIÈRES

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

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Le lundi 2 février 2009

La séance est ouverte à 11 heures.

Prière

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

• (1100)

[Traduction]

LOI DE MISE EN OEUVRE DE L'ACCORD DE LIBRE-ÉCHANGE CANADA-AELE

L'hon. Stockwell Day (ministre du Commerce international et ministre de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, PCC) propose que le projet de loi C-2, Loi portant mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États de l'Association européenne de libre-échange (Islande, Liechtenstein, Norvège et Suisse), de l'Accord sur l'agriculture entre le Canada et la République d'Islande, de l'Accord sur l'agriculture entre le Canada et le Royaume de Norvège et de l'Accord sur l'agriculture entre le Canada et la Confédération suisse, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

— Monsieur le Président, nos collègues de tous les coins de la Chambre se penchent maintenant sur ce projet de loi important et cela tombe à point. Si l'on pense au travail phénoménal qui a dû être abattu, les gens de tous les partis méritent des félicitations. L'étape suivante est maintenant de présenter les résultats de ces efforts au Parlement pour ratification.

C'est toutefois une coïncidence que cette mesure soit présentée au Parlement maintenant, alors que nous sommes aux prises avec une crise économique mondiale. Nous cherchons donc des moyens de stimuler le commerce et de faire savoir que les travailleurs, les producteurs et les fabricants ont des possibilités qu'ils peuvent exploiter. C'est important de montrer au monde que nous nous en occupons, car nous le faisons.

Nous comprenons que, si nous voulons réellement protéger nos industries canadiennes, si nous voulons protéger nos travailleurs, il faut leur ouvrir des portes, afin qu'ils puissent offrir leurs produits et services ailleurs dans le monde, et fabriquer les objets dont on a besoin dans d'autres pays.

En tant que Canadiens, en tant que pays, nous sommes prospères parce que nous pratiquons le libre-échange. Nous croyons à ce système et à tous les débouchés qu'il offre. En tant que Canadiens, nous ne pouvons pas parvenir à consommer tout ce que nous produisons. Nous devons trouver des moyens de vendre et de mettre en marché non seulement nos produits, mais aussi nos services, si nous voulons préserver notre prospérité.

La discussion d'aujourd'hui s'inscrit dans le sombre contexte d'éventuelles mesures protectionnistes. Certains pays estiment vraisemblablement que la meilleure chose à faire est de mettre en place des barrières commerciales protectionnistes. Or, on sait que cela aurait des conséquences néfastes. L'histoire est d'ailleurs fort éloquente à cet égard. Il suffit, d'une part, de jeter un coup d'oeil à la façon dont les pays se regroupent, favorisent la prospérité et progressent à ce chapitre et, d'autre part, d'examiner les terribles conséquences économiques de la Crise de 1929.

En 1930, lorsque la crise économique mondiale s'est produite, certains spécialistes ont prédit que la récession ne durerait qu'un ou deux ans. Les États-Unis ont alors promulgué la célèbre loi Smoot-Hawley qui prévoyait la mise en place d'une barrière protectionniste. D'autres pays ont réagi de façon similaire et très rapidement, dans le monde entier, on a vu des pays qui ne pouvaient ni vendre, ni exporter des produits nécessaires qui auraient contribué à la prospérité. En fait, tout cela a aggravé la récession et entraîné la Grande Crise.

J'ai résumé en une minute ce qui est arrivé. Cependant, c'est vraiment la toile de fond de ce dont il est question ici aujourd'hui et cela illustre l'importance d'aller de l'avant avec le genre de mesure législative que nous proposons.

Nos concurrents sont nombreux et sont nos alliés, qu'il s'agisse des États-Unis, de l'Australie, du Royaume-Uni ou de l'Union européenne. Si nous sommes concurrents, nous sommes néanmoins amis et nous pouvons exporter et importer, pour favoriser notre prospérité mutuelle.

Nous devons être conscients du fait que nos concurrents ont déployé énormément d'efforts pour conclure des ententes de libre-échange. Tout récemment encore, les États-Unis ont conclu quelque 17 accords de libre-échange et ils s'apprentent à en signer huit autres. Le Mexique, notre autre partenaire de l'ALENA, en a pour sa part conclu 12. Si on descend plus au sud des Amériques, on constate que le Chili en a signé 13 qui mettent en cause 43 pays distincts.

Par conséquent, les biens et services exportés par ces pays vers des États partenaires signataires d'accords de libre-échange seront exempts de frais de douanes et de barrière tarifaire. Or, si le Canada souhaite traiter avec ces pays, cette situation désavantage sérieusement les manufacturiers canadiens. Il faut s'employer à réduire ces barrières et à augmenter nos possibilités.

Initiatives ministérielles

•(1105)

Lors de la conférence de Washington de l'automne dernier, les dirigeants des pays du G20 ont produit une déclaration à l'effet que les pays ne devraient pas s'adonner au protectionnisme. C'est ce qu'on appelle le gel des activités protectionnistes. À mon avis, ce gel est nécessaire, et des ministres des Finances de partout dans le monde ont appuyé cette position lors des discussions qui ont suivi à l'occasion du sommet de la Coopération économique Asie-Pacifique, au Pérou. Pour notre part, nous allons encore plus loin. Nous voulons plus qu'un gel; nous voulons que les pays secouent l'inertie commerciale dans laquelle le monde entier est plongé.

Nous sommes donc saisis d'un projet de loi sur un accord avec l'Association européenne de libre-échange. On pourrait croire que cette association regroupe tous les membres de la communauté européenne, mais ce n'est pas le cas. Quatre États la composent: l'Islande, la Norvège, la Suisse et le Liechtenstein. Ce sont des pays modernes et sophistiqués qui souhaitent collaborer avec nous pour faire tomber les obstacles au commerce.

À la fin de 2007, les échanges bilatéraux avec la Norvège se chiffraient à 4,7 milliards de dollars. Pendant l'été de 2008, la Norvège a ajouté 3 milliards de dollars à ce montant uniquement dans les secteurs pétrolier, gazier et agricole.

Il faut envisager la situation sous un angle plus large, car il est question de signer un accord avec ces quatre États. Toutefois, pour nous, cet accord servirait de tremplin pour la signature d'un éventuel traité de libre-échange Canada-Union européenne, que nous souhaitons tous. C'est depuis un certain temps un de nos principaux objectifs. Pour les six prochains mois, la République tchèque assume la présidence de l'UE. Je me suis rendu à Prague le mois dernier pour rencontrer des représentants et j'ai exprimé clairement nos ambitions à cet égard. Nous en avons aussi fait part à la Commission européenne. Nous nourrissons aussi de grandes ambitions en ce qui concerne la Zone européenne de libre-échange. Des discussions sont actuellement en cours pour établir un cadre officiel et lancer le processus.

En soi, l'Accord de libre-échange Canada-AELE dont nous sommes saisis aujourd'hui est important pour la prospérité de nos citoyens et les quatre entités nommées. Cependant, il ne faut pas perdre de vue le contexte plus vaste. Manifestement, il est très important que nous consultions les provinces pour ce type d'accord. L'Accord de libre-échange Canada-AELE a fait l'objet de vastes consultations, qui se poursuivront d'ailleurs. Nous voulons que les provinces nous fassent part de leurs craintes et de leurs intérêts particuliers. C'est ce qui a été fait lors des consultations; les idées exprimées ont été décortiquées et nous avons remédié aux problèmes au point où nous pouvions signer l'accord.

En guise d'exemple, des intervenants du secteur de la construction navale au Canada nous ont fait part de leurs craintes. En effet, lorsque nous supprimons les tarifs douaniers dans ce secteur, nous nous ouvrons à la concurrence mondiale. Nous croyons que nous sommes capables de soutenir cette concurrence et de relever n'importe quel défi qui nous sera lancé sur la scène mondiale, mais nous avons examiné ces considérations particulières, surtout au Québec et dans les autres provinces où l'on construit des navires. Dans un esprit de collaboration et de bonne entente, nous en avons discuté avec nos quatre partenaires dans l'Accord de libre-échange Canada-AELE et avons convenu que nous pourrions envisager la suppression de ces barrières tarifaires, mais sur une longue période, 15 ans, dans le cas du secteur de la construction navale. Par conséquent, nous tenons compte des divers points de vue exprimés

partout au pays et dans les différents secteurs d'activités à mesure que nous progressons dans ce dossier.

Cet accord s'inscrit également dans la stratégie commerciale mondiale de notre gouvernement, dont il est question dans notre plan d'action complet, dans lequel 60 millions de dollars ont été engagés à la seule fin d'apporter l'aide que nous pouvons apporter aux fabricants, aux exportateurs, aux entrepreneurs et aux innovateurs, dans le cadre de notre stratégie mondiale, non seulement pour qu'on entende parler l'eux, mais aussi pour que leurs produits soient mis en marché de manière à attirer l'attention du monde entier et à montrer que le Canada a quelque chose à offrir, ce qui améliorera notre capacité de fabrication et d'exportation et notre prospérité.

•(1110)

Mais nous ne nous contenterons pas de cette entente. Nous avons indiqué très clairement que nous avons conclu d'autres ententes avec le Pérou et la Colombie, dont la Chambre sera éventuellement saisie. Nous avons déjà signé une entente avec la Jordanie et d'autres sont en préparation. Nous représentants discutent avec leurs homologues de la Corée du Sud, du Panama, de la République Dominicaine, des pays de la CARICOM, dans les Caraïbes, de Singapour, et d'un groupe de pays de appelé le Groupe des quatre de l'Amérique centrale, soit le Guatemala, le Honduras, le Nicaragua et le Salvador. Nous faisons de notre mieux pour que notre stratégie commerciale internationale maintienne les portes ouvertes et les occasions présentes pour les Canadiens.

Mais cela ne s'arrête pas au commerce. Il faut développer d'autres secteurs, ce que nous faisons parallèlement aux discussions commerciales. Si, par exemple, nous prévoyons investir dans un autre pays, les investisseurs et gens d'affaires canadiens doivent être certains qu'il existe une plate-forme, un cadre, offrant les avantages de la primauté du droit, du respect du droit contractuel, etc. Nous appelons cela des accords sur la protection des investissements étrangers. Il est nécessaire de les conclure avec d'autres pays. Il nous est impossible de garantir que les produits d'une entreprise se vendront bien, mais nous pouvons collaborer avec un autre pays pour nous assurer que l'investissement respecte certaines règles normalisées de droit contractuel, de droit bancaire et de crédit afin que nos investisseurs et gens d'affaires sachent au moins que les règlements sont les mêmes pour tous lorsqu'ils font des affaires dans ces pays.

Nous avons aussi conclu de très importants accords scientifiques et technologiques avec divers pays. J'en ai d'ailleurs signé un récemment avec le Brésil. Selon cet accord, les gouvernements des deux pays investiront collectivement des sommes prédéterminées, puis demanderont aux universités et à la communauté scientifique de soumettre des projets communs dans les domaines des sciences et de la technologie pour pouvoir bénéficier des fonds.

Par ailleurs, nous examinons d'autres accords qui ont une incidence sur nos économies. Les accords sur le service aérien sont très importants, non seulement pour offrir un choix aux consommateurs, mais aussi pour limiter les coûts liés au transport et à l'expédition des marchandises.

Notre budget prévoit des milliards de dollars pour les portes d'entrée de notre pays, comme celle de l'Asie-Pacifique. Nous avons une proposition de porte d'entrée pour l'Atlantique et disposons des fonds nécessaires pour sa mise en place.

Initiatives ministérielles

Nous faisons tout en notre pouvoir, à divers niveaux, pour établir les plateformes et les cadres dont les entrepreneurs, les innovateurs, les fabricants et les exportateurs canadiens dans presque tous les secteurs d'activités ont besoin pour vendre leurs produits. Nous ne leur garantirons jamais qu'ils pourront les vendre; toutefois, nous pourrions leur faciliter les choses le plus possible dans le contexte des divers accords commerciaux que nous concluons afin que leurs produits puissent trouver des débouchés et que le Canada continue de prospérer.

Je suis arrivé vendredi en Suisse pour participer à des réunions et j'ai rencontré le vice-président. Littéralement quelques instants avant mon arrivée, la chambre haute avait adopté sa partie de l'accord que nous examinons aujourd'hui. Je ne prétends pas que mon arrivée y ait été pour quelque chose. Loin de moi cette idée. Cependant, j'ai été très encouragé de voir que les législateurs suisses se penchaient dessus, qu'ils voyaient l'accord d'un bon oeil et qu'ils faisaient avancer les choses. Je leur ai assuré que nous suivrions un processus semblable ici au Parlement et que, respectueusement, avec l'apport de nos collègues, nous espérons mener à bien les discussions, ratifier l'accord et assurer la prospérité à long terme des Canadiens, particulièrement en cette période d'inquiétude mondiale.

• (1115)

M. Alan Tonks (York-Sud—Weston, Lib.): Monsieur le Président, au nom de la Chambre, je souhaiterais remercier le ministre pour le très excellent aperçu qu'il nous a donné non seulement de l'accord lui-même, mais aussi de quelques uns des problèmes qui y sont liés. Il a mentionné les accords de protection des investissements étrangers. Il a mentionné les accords de coopération scientifique et technologique. Il a parlé de l'infrastructure dans laquelle nous allons investir pour rendre nos régions plus concurrentielles.

Je me demande si le ministre pourrait aborder deux problèmes en particulier. Le premier concerne l'équité. Prenons l'exemple de la Corée où, je crois, des négociations sont en cours. Au pays, l'industrie de l'automobile est très inquiète parce qu'on importe des Kia et d'autres véhicules mais que la réciproque n'est pas vraie.

L'autre problème concerne les technologies de transport. Le ministre a parlé de l'accord avec le Brésil, mais, chaque fois que nous avons saisi l'OMC de la question de l'accès aux marchés et de la concurrence au sujet de Bombardier et des produits de transport, nous avons eu gain de cause, mais il semble que nous soyons impuissants à faire respecter le consensus international selon lequel les processus réglementaires et quasi-judiciaires doivent être un tant soit peu justes.

Je me demande si le ministre pourrait nous dire ce qu'il pense de ces deux problèmes.

L'hon. Stockwell Day: Monsieur le Président, en soi, ces questions ne concernent pas directement l'Association européenne de libre-échange (AELE), mais elles sont tout de même importantes. Elles sont pertinentes au débat général et je me réjouis d'en parler. Je remercie le député de les avoir soulevées.

Nous sommes engagés dans des pourparlers avec la Corée du Sud et nous espérons que nos efforts aboutiront à un accord de libre-échange.

La question du tarif de 6 p. 100 imposé aux véhicules fait l'objet d'intenses discussions. Nous examinons la part du marché de ces véhicules et l'impact prévu de ce tarif. Le nombre exact de véhicules concernés est relativement insignifiant par rapport au reste du marché canadien.

C'est un exemple du type de problème qui a été soulevé. Il va de soi que nous consultons nos industries et que nous procédons à tous les calculs imaginables pour déterminer comment le tarif peut être appliqué. Nous allons de l'avant avec cet accord avec la Corée.

En ce qui concerne le Brésil, je partage l'avis du député. Nous n'avons pas d'accord de libre-échange avec ce pays, mais si c'était le cas, certains de ces problèmes seraient réglés.

C'est une source constante de frustration. Dans nos échanges avec un autre pays, il arrive souvent que nous jugions qu'un secteur est fortement subventionné ou qu'il fasse l'objet de barrières non tarifaires. Nous saisissons alors un mécanisme indépendant de règlement des différends pour qu'il entame une procédure d'arbitrage afin d'obtenir une décision favorable, pour réaliser par la suite que l'autre partie n'en est pas vraiment satisfaite. C'est une source constante de problèmes. Malheureusement, dans certains secteurs commerciaux, c'est inévitable, ce qui nous préoccupe beaucoup.

Nous sommes en constantes négociations avec l'entreprise dont notre collègue a parlé, Bombardier. À ce sujet, je me suis rendu en Inde le mois dernier. Bombardier fournit des wagons et un système de métro dont l'ensemble du système de transports de ce pays profitera, de même que son environnement. Bombardier est une compagnie canadienne qui a prouvé qu'elle peut faire face à la concurrence n'importe où au monde. Être frustrés par un manque de suivi quand nous...

• (1120)

Le vice-président: À l'ordre, s'il vous plaît. Je dois interrompre le ministre afin de permettre quelques autres questions. Le député de Burnaby—New Westminster a la parole.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement le ministre. Il est très intéressant de noter qu'il n'a pas fait référence aux détails de l'accord avec l'AELE. Je crois que cela est très étrange puisqu'il est censé faire la promotion de cet accord. Je veux lire quelques-unes des observations qui ont été faites à propos de l'accord avec l'AELE. M. Andrew McArthur, de l'Association de la construction navale du Canada, a fait les commentaires suivants lors de son témoignage au comité permanent:

Depuis le premier jour, nous affirmons que le gouvernement norvégien a aidé massivement son industrie à se doter d'une infrastructure gigantesque. C'est une bonne industrie qui reçoit beaucoup d'aide de son gouvernement et aujourd'hui, ses membres se demandent ce qu'ils peuvent faire d'autre. Nous sommes donc d'avis, depuis le premier jour, que la construction navale devrait être exclue de l'accord de libre-échange.

Cela ne s'est pas produit. Karl Risser, qui représente les travailleurs maritimes, a, quant à lui, tenu les propos suivants: « Nous avons plutôt sous les yeux l'accord avec l'AELE, qui risque fort de détruire davantage l'industrie de la construction navale, à notre avis. ». Il a ajouté: « Cet accord avec l'AELE est donc une mauvaise affaire pour le Canada. »

George MacPherson, qui représente les travailleurs de chantiers maritimes et les travailleurs maritimes de l'Ouest, a affirmé ce qui suit:

La demande canadienne de navires sur les 15 prochaines années est estimée à 9 milliards de dollars en emplois canadiens. Aux termes des accords de libre-échange avec la Norvège, l'Islande et bientôt la Corée, puis le Japon, ces emplois dans les chantiers navals canadiens sont sérieusement menacés. En fait, le projet du gouvernement est pure folie et il est scandaleux.

Nous avons des commentaires très clairs à propos de l'accord avec l'AELE. S'agit-il d'un autre cas de braderie comme dans le dossier du bois d'oeuvre? Sauf que cette fois-ci, c'est l'industrie de la construction navale que brade le gouvernement.

Initiatives ministérielles

Le vice-président: Le ministre du Commerce international a la parole.

L'hon. Stockwell Day: Monsieur le Président, permettez-moi de fournir certains détails. Normalement, nous n'entrons pas dans les détails ou dans la discussion à cette étape. Nous le faisons à mesure que nous progressons dans les diverses étapes d'examen du projet de loi, mais je me ferai un plaisir de donner certains détails.

Je vais donc informer le député, et ce jusqu'à ce que vous me demandiez de cesser, monsieur le Président, du fait que certains bateaux seront visés par la période d'élimination progressive des droits sur 15 ans. On en a discuté dans les milieux de l'industrie. Les lignes tarifaires visées par la période de 15 ans englobent les remorqueurs, les traversiers, les bateaux de croisière, les bateaux d'approvisionnement hauturiers, les navires de charge, les dragueurs, les navires de sauvetage et d'autres types de navires stationnaires.

D'autres types de bateaux sont assujettis à une période d'élimination progressive sur 10 ans aux termes de l'entente visée. Ce groupe englobe divers types de bateaux et de structures flottantes: les bateaux-citernes, les brise-glace, les petits navires de pêche, les bateaux de forage, les plate-formes de forage et les plate-formes de production. Les navires de ces catégories font l'objet de négociations.

En plus d'envisager une élimination à long terme des droits, nous faisons savoir très clairement à nos constructeurs de navires que nous visons à défendre leurs intérêts dans le sens le plus large en élaborant un cadre. J'invite le député à communiquer à nouveau avec les personnes dont il a parlé...

Le vice-président: Questions et observations. Le député de Sherbrooke a la parole.

[Français]

M. Serge Cardin (Sherbrooke, BQ): Monsieur le Président, j'ai une question pour le ministre. Effectivement, cela fait déjà 10 ans qu'on a amorcé les négociations. Or, en 10 ans, le gouvernement n'a pas été capable, en comité, de nous présenter une étude d'impact économique. Dans le rapport, le Bloc québécois recommandait que le gouvernement canadien devait, sans tarder, mettre en oeuvre une vigoureuse stratégie de soutien à l'industrie de la construction navale qui soit, par ailleurs, conforme aux engagements du Canada à l'OMC.

On sait qu'après une période d'attente de trois ans, il y a une diminution des tarifs échelonnée sur 10 ans. Toutefois, que compte faire le gouvernement de sorte que le Canada puisse bien se positionner vis-à-vis de l'industrie navale?

On sait très bien que la Norvège a profité de subventions pendant de nombreuses années et qu'elle a bien sûr développé son expertise et sa performance en matière de construction, de même que sa très grande compétitivité. Cela signifie que, si le gouvernement ne veut pas que l'industrie navale soit balayée du revers de la main, il doit s'impliquer pour vraiment faire une politique relative à l'industrie navale, en même temps que les tarifs diminueront, afin que le Canada soit prêt à faire concurrence après cette période.

• (1125)

L'hon. Stockwell Day: Monsieur le Président, j'apprécie les questions de mon collègue.

C'est pourquoi nous poursuivons une stratégie avec la Norvège. Nous avons maintenant un engagement de la part des fonctionnaires de la Norvège afin qu'ils préviennent relativement aux subventions accordées à leur industrie de construction navale. Et nous allons

veiller soigneusement à ce qu'ils tiennent leurs promesses à cet égard.

Aussi, nous avons fait quelque chose pour l'industrie navale de la province de Québec. En effet, il y a deux mois, j'ai fait une annonce visant à donner à Chantiers Davie — une grande industrie qui embauche près de 3 000 personnes — et nous avons augmenté...

[Traduction]

Le vice-président: À l'ordre. Malheureusement, le temps dont disposait le ministre pour les questions et observations est écoulé. Nous allons passer à la reprise du débat. Le député de Kings—Hants a la parole.

L'hon. Scott Brison (Kings—Hants, Lib.): Monsieur le Président, je remercie le ministre d'avoir présenté cette mesure législative à la Chambre ce matin.

Tout comme le ministre, je reviens tout juste du forum économique mondial de Davos, en Suisse. Rappelons que c'est dans le cadre du forum économique de Davos que le ministre du Commerce international de l'époque signait, il y a un an, l'accord avec l'AELE.

J'étais au forum économique mondial il y a un an et j'y étais à nouveau cette année. Quelle différence en un an. Il y a un an, l'optimisme régnait au sujet des perspectives de croissance mondiale. L'ancien secrétaire au Trésor des États-Unis John Snow reprochait à Larry Summers, ancien secrétaire des États-Unis lui aussi, son manque d'optimisme et de confiance dans les perspectives de reprise et de croissance de l'économie des États-Unis. L'an dernier, John Thain était le nouveau PDG de Merrill Lynch et ses avis étaient très bien reçus dans le cadre du forum économique mondial. Cette année, il vient récemment d'être assigné à comparaître.

Aujourd'hui, la situation économique a changé du tout au tout à l'échelle internationale et c'est l'une des raisons pour lesquelles nous devons, à titre de parlementaires, assumer nos responsabilités avec diligence, comme membres de comités, de manière à veiller à ce que les ententes de ce type que nous évaluons soient avantageuses pour le Canada.

Nous croyons fortement que, surtout en période de ralentissement économique, il faut éviter de se laisser gagner par des sentiments protectionnistes, particulièrement quand on songe à quel point notre pays a besoin de l'économie américaine et en est tributaire. Il est impératif de diversifier les relations commerciales pendant une récession mondiale comme celle-ci, qui résulte en grande partie du ralentissement économique qu'ont connu les États-Unis.

Nous le comprenons. Le Parti libéral est un parti qui croit très fortement en une libéralisation accrue des relations commerciales et des échanges commerciaux. Ce qu'il nous a été donné d'entendre à la conférence de Davos en fin de semaine nous préoccupe beaucoup. Le son de cloche était très différent l'an dernier: optimisme, croissance, enthousiasme, libéralisation du commerce. Cette année, il était question de pessimisme, de récession, de dépression dans certains cas, de peur et de protectionnisme.

Les propos que certains législateurs américains ont tenus m'ont inquiété. Lors d'une séance consacrée samedi à la lutte contre le protectionnisme, j'ai entendu le député au Congrès Brian Baird défendre les mesures protectionnistes faisant partie du train de nouvelles mesures de relance que le Président Obama a annoncées récemment et qui seront débattues et modifiées au Congrès. Il soutenait qu'il était logique pour les États-Unis de prendre de telles mesures qu'il qualifiait même de justes et légitimes.

Initiatives ministérielles

Cela suscite de réelles inquiétudes pour le Canada qui doit non seulement diversifier ses relations commerciales, mais également présenter tous les arguments possibles aux responsables du commerce au sein de l'équipe Obama et dans le cadre des échanges bilatéraux que les parlementaires canadiens entretiennent avec leurs homologues aux États-Unis, tant au Congrès qu'au Sénat, pour bien leur faire comprendre comment l'application de mesures protectionnistes à l'égard des autres pays risque de pénaliser le Canada au premier chef et même d'aggraver involontairement la récession mondiale.

C'est d'ailleurs l'effet qu'a eu, dans les années 1930, la loi tarifaire Smoot-Hawley: le ralentissement économique a dégénéré en une dépression de longue durée, le protectionnisme américain ayant provoqué des mesures de rétorsion de la part des autres pays. À un moment où il faut stimuler les échanges commerciaux entre nos pays dans un contexte d'hyper-compétitivité économique, on est en train d'ériger des barrières commerciales comme celles qui ont causé la grave dépression économique des années 1930.

Nous comprenons la nécessité d'aller de l'avant et de diversifier nos relations commerciales pour permettre aux Canadiens de soutenir la concurrence et d'enregistrer des succès à l'échelle internationale et pour nous assurer un accès à des marchés où nous pourrions vendre nos produits fabriqués par des Canadiens au Canada. Il sera très important, dans les semaines à venir, que nous fassions bien comprendre au gouvernement Obama et au Congrès américain l'importance d'exempter les biens et services canadiens des mesures protectionnistes adoptées par les États-Unis et, de façon plus générale et peut-être plus importante, d'expliquer pourquoi ces mesures protectionnistes risquent d'avoir un effet adverse sur le commerce international, ce qui les rend d'ailleurs probablement illogiques. Toutefois, si les Américains maintiennent le cap, le Canada devra tenter d'obtenir des exemptions.

• (1130)

Je commence par dire quelques mots sur les questions commerciales à l'échelle macroscopique et je parlerai plus précisément de l'AELE dans quelques minutes, mais chose certaine, on semble s'inquiéter du fait que dans certains de ces dossiers commerciaux, le gouvernement n'a pas réussi à diversifier les relations commerciales du Canada.

Il est clair que l'exploitation de l'immense marché chinois fait partie des grandes possibilités commerciales qui s'offrent au Canada au XXI^e siècle. L'économie chinoise progressera de 6 à 7 p. 100 au cours de cette année. C'est l'un de nos meilleurs et de nos plus dynamiques débouchés commerciaux. C'est une économie qui continuera de croître même durant cette période de ralentissement mondial.

L'économie de l'Inde enregistre une augmentation de 6 à 7 p. 100. Je note avec intérêt que le ministre du Commerce international s'est rendu en Inde récemment. Il semble donc reconnaître l'importance des relations commerciales entre nos deux pays.

Pour ce qui est de la Chine, toutefois, le gouvernement invoque des raisons commerciales pour expliquer le fait qu'il n'a pas cherché à instaurer des relations plus étroites avec ce pays et pourquoi il a même fait tort à nos relations avec la Chine en profitant de toutes les occasions qui lui étaient offertes d'attaquer féroce le gouvernement chinois. Cela n'a pas empêché le gouvernement d'entretenir des rapports de libre-échange avec la Colombie. J'ai eu l'occasion de m'entretenir avec Kenneth Roth, président de l'organisme Human Rights Watch, la fin de semaine dernière, à la conférence de Davos, et ce dernier m'a fait part de preuves importantes et irréfutables qui

prouvent que les atteintes aux droits de la personne se poursuivent en Colombie. Nous le savons. Ce n'est un secret pour personne.

Le gouvernement doit être cohérent. Il ne peut pas avoir une politique commerciale qui favorise certains pays plutôt que d'autres. Si nous n'avons pas l'intention d'instaurer des relations plus étroites avec la Chine et si nous voulons détruire les liens économiques et commerciaux forts que nous avons avec ce pays, alors il faut être cohérent. Nos rapports avec la Chine remontent à l'époque de Pierre Trudeau et de Richard Nixon, qui s'entendaient sur une seule chose, soit la nécessité d'instaurer un dialogue avec la Chine, et c'est ce qu'ils ont fait.

Il nous faut être cohérents, mais le gouvernement conservateur ne l'a pas été. Il a adopté envers la Chine une attitude idéologiquement rigide qui n'a aucun sens ni du point de vue économique, ni du point de vue des droits de la personne. Je dirais que notre capacité d'influencer la Chine sur la question des droits de la personne est inférieure maintenant à ce qu'elle était il y a trois ans, puisque les gouvernements Martin et Chrétien avaient établi des rapports bilatéraux solides avec la Chine, ce qui accroissait notre capacité de l'influencer sur la question des droits de la personne et ce qui pouvait également amener beaucoup d'occasions d'affaires et de prospérité dans le domaine de l'énergie.

Ces rapports auraient pu donner au Canada la possibilité de se placer dans le peloton de tête des producteurs mondiaux d'énergie propre et de devenir un partenaire de la Chine dans la production d'énergie verte. Aujourd'hui, les rapports commerciaux avec la Chine ont été détruits et, en plus, nous avons réduit notre capacité de dialoguer de droits de la personne avec la Chine.

Ce sont là quelques-uns des enjeux. La politique commerciale doit être cohérente. Nous devons défendre nos intérêts nationaux, nos intérêts économiques avec cohérence et nous devons aussi conserver notre capacité d'influencer le monde pour faire adopter les valeurs auxquelles nous, les Canadiens, croyons. Il est crucial de protéger notre capacité de jouer un rôle déterminant dans l'avènement d'un monde plus paisible et plus stable où les droits de la personne sont respectés. Créer des marchés pour les biens et les services canadiens, permettant ainsi aux Canadiens de soutenir la concurrence et de réussir sur la scène mondiale, doit faire partie des politiques que le gouvernement adopte pour créer la richesse et instaurer un monde où les droits de la personne sont respectés.

Cependant, le gouvernement ne peut pas choisir des favoris en fonction de critères idéologiques et parvenir à quelque résultat que ce soit, parce que la cohérence est cruciale. Le gouvernement n'a pas été cohérent dans ses rapports avec la Chine et la Colombie, ce qui est inconciliable avec la promotion des droits de la personne. Il y a là matière à un débat important pour les prochains jours et les prochaines semaines.

Au moment où nous entrons dans une période de graves perturbations économiques et où des Canadiens perdent leur emploi, nous devons absolument avoir des politiques industrielle, commerciale et étrangère cohérentes et applicables. Lorsque notre influence fléchit dans un pays comme la Chine, souvent, nous perdons des emplois ici, au Canada.

Les gens d'affaires d'ici que je rencontre et qui traitent avec des pays comme la Chine me disent qu'ils perdent des emplois, des occasions et des ententes en raison de l'approche du gouvernement envers la Chine. Au cours des prochains mois, le Canada devra prendre des décisions importantes en matière de politique commerciale. Nous avons l'intention de consulter les Canadiens sur cette question.

Initiatives ministérielles

●(1135)

Au Canada, le multiculturalisme est considéré comme une politique sociale. À vrai dire, on peut aussi traiter le multiculturalisme comme une politique économique. Si nous arrivons à canaliser l'esprit d'entreprise et le leadership extraordinaires de nos collectivités multiculturelles, nous pourrions établir des ponts naturels avec les économies dont la croissance est la plus rapide au monde, comme celles de la Chine et de l'Inde.

Nous, le Parti libéral, le parti du multiculturalisme, l'opposition officielle, avons l'intention d'approfondir nos relations avec les milieux d'affaires sino-canadiens et indo-canadiens. Nous nous proposons de travailler avec eux pour rétablir le genre de relations qui permettra de protéger et de créer des emplois et des débouchés au Canada et de renforcer notre capacité à agir sur les problèmes réels visant les droits de la personne en dehors de nos frontières.

Parallèlement, nous étudierons certaines questions, comme l'accord de libre-échange avec la Colombie. Nous avons l'intention de demander des comptes au gouvernement et nous voulons qu'il insiste autant auprès de la Colombie pour qu'elle respecte les droits de la personne qu'il a semblé le faire auprès de la Chine. Nous voulons de la cohérence dans ce dossier.

Les temps ont changé. Le ton du Forum économique mondial ce week-end était on ne peut plus différent de celui de l'an dernier.

Si ce projet de loi est renvoyé au comité, nous avons l'intention de nous assurer, et je suis convaincu que le gouvernement est d'accord avec nous, que les intérêts des Canadiens sont protégés et d'évaluer ce projet de loi, cette mesure législative et cet accord commercial en fonction de ce qui est raisonnable pour l'économie canadienne d'aujourd'hui.

L'industrie de la construction navale a soulevé des préoccupations valables que nous prenons très au sérieux. Le fait est que les Norvégiens subventionnent leur industrie de la construction navale depuis 30 ans. Durant tout ce temps, ils ont appliqué des mesures protectionnistes pour éviter que leur industrie doive affronter des concurrents étrangers. Ces subventions ont permis de rénover les chantiers navals norvégiens, ce qui a donné un formidable avantage à l'industrie norvégienne.

L'industrie canadienne a bénéficié d'un système de droits de douane qui lui a au moins permis de livrer concurrence à armes égales un certain temps. Nous devons nous assurer que l'industrie canadienne de la construction navale n'est pas mise en danger inutilement par cette mesure législative, cet accord de libre-échange.

Nous avons besoin d'une politique détaillée sur la construction navale au Canada, une politique qui contribuera vraiment à nous doter d'une industrie de la construction navale de renommée mondiale qui soit concurrentielle et fructueuse. Nous pouvons faire un certain nombre de choses en ce sens sur le plan de notre stratégie et de notre politique industrielles. Le gouvernement doit veiller à ce que, dans le cadre de ses négociations avec l'AELE, ces éléments de la politique industrielle ne soient pas négligés. En tant qu'opposition officielle, nous veillerons à ce qu'il nous rende des comptes à cet égard.

Prenons par exemple le programme du Mécanisme de financement structuré, mis en oeuvre par le gouvernement libéral. Ce programme aide les acheteurs à se procurer des navires construits au Canada en leur permettant d'acheter une réduction d'intérêt sur le prêt permettant de financer l'achat. Le programme coûtait environ 50 millions de dollars par année, et il a nettement contribué à accroître la capacité d'achat de navires canadiens pour les intéressés. Nous devons nous assurer que cette politique respecte les besoins actuels

de l'industrie canadienne de la construction navale et permette de répondre à ses besoins futurs.

Nous devons nous assurer que la politique d'acquisition de notre gouvernement, aux chapitres de la défense, de la garde côtière et de tout ce que nous achetons en tant que gouvernement, assure des investissements dans les industries canadiennes et protège les emplois des Canadiens — et même permette d'en créer. Je pense que c'est extrêmement important d'y voir, quand on parle d'acquisitions visant des industries aussi stratégiques que la défense ou encore l'aérospatiale.

Nous croyons fermement à la valeur du libre-échange et au respect des principes de nos accords commerciaux. Nos partenaires commerciaux croient souvent aussi au principe d'un commerce plus libre, mais il y a une différence dans notre façon de traiter la question du libre-échange par rapport à celle de nos partenaires. Nos partenaires commerciaux, quand il s'agit d'acquisitions gouvernementales, font tout ce qu'ils peuvent pour protéger leur industrie nationale, dans la mesure où cela ne viole pas les accords de libre-échange. Le Canada se comporte parfois un peu comme un boy scout sur les questions commerciales en n'ayant pas de véritable politique d'approvisionnement pour nos propres ministères et organismes, comme la Garde côtière et la Défense, qui contribuent à créer des emplois et des ouvertures pour les Canadiens ou à protéger ceux qui existent.

●(1140)

Nous devons être cohérents et ne pas laisser le protectionnisme compromettre la capacité des entreprises canadiennes d'obtenir des contrats sur la scène internationale et saboter le principe du traitement national, qui est à la base de nos accords commerciaux. Par ailleurs, il est juste de dire que les gouvernements canadiens, dont le gouvernement actuel, ne font pas assez pour susciter des retombées industrielles au Canada. L'industrie aérospatiale et l'industrie de la défense nous disent que d'autres pays, d'autres gouvernements, font beaucoup plus que nous.

En fait, c'est une question de validation. Les intervenants des marchés navals, de l'industrie de la défense ou de l'industrie aérospatiale ont besoin de crédibilité pour vendre leurs produits sur la scène internationale, et une bonne part de cette crédibilité provient du fait que leurs propres gouvernements achètent ces produits. Nous devons faire en sorte que notre politique d'approvisionnement fonctionne de telle façon qu'elle ne viole pas les principes de nos accords commerciaux, l'esprit et la lettre de nos accords commerciaux, tout en nous assurant de ne pas faire preuve de naïveté.

Nous pouvons toujours pontifier à la Chambre des communes sur la philosophie d'Adam Smith, mais nous ne protégerons pas pour autant nos emplois s'il arrivait qu'un pays avec lequel nous avons conclu un accord nous dame le pion. Nous devons à la fois être pragmatiques et respecter nos principes. La ligne de démarcation entre les deux est très ténue, mais il faut faire preuve de jugement et ne pas perdre de vue que le Canada est un pays commerçant qui est ouvert sur le monde. En tant que petit pays exportateur nous devons, certes, conclure des accords commerciaux, mais nous devons aussi nous assurer que nous n'exposons pas nos entreprises nationales à une concurrence étrangère injuste.

C'est pourquoi, lorsque le comité sera saisi de ce projet de loi, nous, les députés du Parti libéral, l'opposition officielle, prendrons nos responsabilités au sérieux. J'espère que les législateurs du Parti conservateur feront de même afin que, lors de l'examen de cet accord commercial, nous nous assurions qu'il réponde à un critère décisif, à savoir la protection des emplois canadiens, et qu'il est conforme aux intérêts actuels du Canada.

Il y a aussi d'autres aspects à part l'approvisionnement et le mécanisme de financement structuré. Il y a la question de la déduction pour amortissement et la nécessité d'avoir des dispositions d'amortissement adéquates pour l'achat de navires canadiens afin de pouvoir faire concurrence aux autres pays. Nous avons entendu dire, par exemple, qu'il existe aux États-Unis certains avantages en ce qui a trait à la déduction pour amortissement et la dépréciation pour les navires construits dans ce pays. Nous devons prendre toutes les mesures possibles pour assurer notre compétitivité.

Il faut aussi une politique d'approvisionnement qui soit sensée pour l'industrie canadienne de la construction navale et qui permette de protéger les emplois dans cette industrie et d'en créer de nouveaux. Et il y a le mécanisme de financement structuré pour assurer l'efficacité d'une telle politique. De plus, il y a la question de la déduction pour amortissement et de la dépréciation. C'est ce genre d'éléments que nous voulons voir dans une stratégie industrielle en matière de construction navale. Il serait alors plus facile pour nous de dire que cet accord protège effectivement les intérêts du Canada.

L'accord avec l'AELE offre certainement des possibilités au Canada. En fait, nous avons beaucoup en commun avec ces partenaires commerciaux. Nous avons la capacité à la fois d'élargir et de diversifier nos rapports commerciaux. Comme je l'ai mentionné plus tôt, il importe que nous devenions moins dépendants du commerce avec les États-Unis, d'où l'intérêt d'accroître nos échanges avec d'autres pays, que ce soit l'Islande, le Liechtenstein, la Norvège ou la Suisse. Ce sont des pays qui nous ressemblent beaucoup pour ce qui est des valeurs ainsi que des systèmes économiques et politiques. Il est donc clair que cet accord nous ouvre des portes.

Nous devons toutefois répondre à certaines des préoccupations qui ont été exprimées, particulièrement en ce qui concerne la construction navale et l'exploitation en mer. Je vois le secrétaire parlementaire, qui est un de mes collègues de la Nouvelle-Écosse. Il a travaillé dans l'industrie de l'exploitation en mer. Il sait que l'essor de cette industrie crée des emplois. Nous voulons que ces industries soient protégées, que ce soit à Halifax ou dans d'autres régions du Canada.

Il y a du positif dans cet accord commercial. Il est clair, par exemple, que le port de Halifax est confronté à des défis de taille à l'heure actuelle. Le fait d'intensifier nos rapports commerciaux avec les pays européens contribuera à créer des possibilités pour le port de Halifax et d'autres ports canadiens sur l'Atlantique.

• (1145)

La porte d'entrée de l'Atlantique est un projet qui, selon nous, nécessite que nous investissions dans l'infrastructure et dans notre capacité d'expédier nos marchandises et de recevoir des marchandises de partout dans le monde. Ce projet est important pour le Canada atlantique, pour l'Ouest du pays, pour tous les ports au Canada, notamment les ports intermodaux. Les possibilités abondent, mais il faut répondre aux préoccupations exprimées.

M. Gerald Keddy (secrétaire parlementaire du ministre du Commerce international, PCC): Monsieur le Président, je sais gré au député de Kings—Hants de ses observations sur l'AELE. Je le

Initiatives ministérielles

félicite d'avoir été nommé porte-parole en matière de commerce international.

Je vais tenter de passer en revue assez rapidement les quelques points que j'aimerais soulever parce que je sais qu'un certain nombre de députés veulent poser des questions.

Tout d'abord, le député de Kings—Hants a dit qu'il appuie le libre-échange en général et qu'il exhorte le gouvernement à conclure d'autres accords de libre-échange. Bien sûr, il n'est pas sans savoir qu'une partie du problème auquel le gouvernement est confronté, c'est qu'aucun accord de libre-échange n'avait été conclu depuis 2001. Le gouvernement précédent a signé des accords avec le Costa Rica, le Chili et Israël et n'en a pas signé d'autres par la suite tandis que nous en avons signé avec le Pérou, la Colombie et l'AELE. Des discussions sont en cours avec la Jordanie. Nous tentons d'en arriver à une entente avec les pays du CA-4, soit le Guatemala, le Salvador, le Nicaragua et le Honduras, de même qu'avec le Panama, la Corée, les pays du Caricom et Singapour. Nous menons des discussions exploratoires avec l'Union européenne et l'Inde.

En ce qui concerne l'AELE, le député sait fort bien que la question de l'approvisionnement n'a pas été abordée. Le gouvernement canadien a déjà assuré que, pour ce qui est de l'acquisition de tous les navires militaires et de tous ses importants contrats, il fera affaire avec les entreprises au Canada. Bien sûr, des dispositions de financement structurel d'un montant de 50 millions de dollars ont été reconduites. C'est le gouvernement précédent qui les avaient d'abord mis en place et nous les avons reconduites.

En ce qui concerne le Canada même, je voudrais aborder deux points. Cet accord va générer beaucoup d'argent, notamment près de 125 millions dans le Canada atlantique, près de 500 millions au Québec, 4,5 milliards en Ontario, 173 millions...

Le vice-président: À l'ordre. Le député de Kings—Hants a la parole.

L'hon. Scott Brison: Monsieur le Président, je suis certain que mon collègue et ami aurait posé une question si vous l'aviez laissé continuer encore un peu plus longtemps.

J'apprécie ses observations. Lui et moi représentons tous les deux des circonscriptions de la Nouvelle-Écosse, alors nous nous intéressons tous les deux à ce qui est bon pour notre région et pour notre pays. Lors des travaux du comité, il sera essentiel d'entendre ces gens nous dire pourquoi ce serait dans l'intérêt du Canada et quels secteurs profiteraient de l'accord avec l'Association européenne de libre-échange.

Le député a parlé des avantages pour notre région et pour le Québec, mais nous avons une responsabilité peut-être encore plus grande envers ceux qui croient fermement que ce ne serait pas bon pour leurs industries. Nous devons les entendre.

Nous devons comprendre quelles améliorations peuvent être apportées par le gouvernement dans d'autres domaines, comme les marchés publics et la stratégie industrielle. Nous devons comprendre les problèmes dans ces domaines. Qu'il s'agisse de Saint John, de Halifax, de la Colombie-Britannique, de certaines régions du Québec ou de Terre-Neuve, il y a des travailleurs dans les chantiers navals que cet accord inquiète énormément.

Lors des travaux du comité, il sera essentiel que les partis collaborent et procèdent à un examen minutieux pour s'assurer que, dans l'ensemble, à l'échelle du pays, le Canada bénéficie de cet accord...

Initiatives ministérielles

● (1150)

Le vice-président: Questions et observations. Le député de Burnaby—New Westminster a la parole.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, je suis heureux d'accueillir le nouveau porte-parole du Parti libéral au Comité permanent du commerce international. J'ai hâte de travailler avec lui sur les questions touchant à l'emploi et à la protection des Canadiens.

Le gouvernement actuel est le gouvernement le plus protectionniste de l'histoire, mais il protège les dirigeants de grandes entreprises et les banquiers. Il n'hésite pas à intervenir, mais il refuse de prendre quelque mesure que ce soit pour protéger les emplois des Canadiens ordinaires. Comme nous pouvons le constater dans l'accord avec l'AELE, il risque d'éliminer des milliers d'emplois dans le secteur de la construction navale, comme il l'a fait dans celui du bois d'oeuvre.

Les travailleurs de la construction navale en Nouvelle-Écosse, la province du député, ont très clairement exprimé des réserves à propos de l'accord avec l'AELE. Je vais citer Les Holloway, porte-parole des travailleurs de la construction navale de la Nouvelle-Écosse, qui a demandé, au comité permanent: « Comment votre comité peut-il, en bonne conscience, faire autrement que de recommander qu'on ne signe pas cet accord? »

Compte tenu du fait que les travailleurs de la construction navale et d'autres intervenants ont affirmé que l'accord avec l'AELE aura des conséquences désastreuses, le député est-il disposé à convaincre son parti de s'y opposer?

L'hon. Scott Brison: Monsieur le Président, le député comprendra certainement que, comme je viens tout juste d'être nommé porte-parole en matière de commerce, il est particulièrement important que je sois mis au courant de l'ensemble des faits. Voilà pourquoi il importe que cette question soit renvoyée au comité pour que, à titre de législateur responsable, j'entende le témoignage de certaines des personnes dont il a parlé et d'autres intervenants, parmi lesquels certains considéreront cette mesure comme positive pour le commerce. Cependant, je dois dire qu'il y a une différence entre la position du NPD et celle du Parti libéral en ce qui concerne la libéralisation du commerce.

L'autre jour à la Chambre des communes, j'ai entendu des députés néo-démocrates affirmer que les mesures protectionnistes contenues dans le plan de relance économique que le président Obama a soumis au Congrès américain, mesures visant d'autres pays, pouvaient notamment avoir des conséquences néfastes pour le Canada. Ces députés ont demandé au gouvernement de mettre en place à son tour des mesures protectionnistes pour contrer ces effets. Je ne souscris pas à cette approche. J'estime que c'est exactement ce qui s'est produit au début des années 1930 lorsque la loi Smoot-Hawley adoptée aux États-Unis a entraîné la prise d'une série de mesures. Il n'est pas souhaitable de se lancer dans une guerre protectionniste et de voir divers pays du monde prendre des mesures protectionnistes en réaction à celles des autres. Il faut reprendre notre sang froid et laisser le bon sens nous guider.

[Français]

M. Guy André (Berthier—Maskinongé, BQ): Monsieur le Président, mon collègue a parlé de certaines inquiétudes de gens et d'entreprises quant à cet accord de libre-échange. Si certaines entreprises ont manifesté des inquiétudes, ce sont évidemment les constructeurs de navires. Actuellement, les navires importés sont frappés d'un tarif de 25 p. 100. Avec la conclusion de cet accord, les

tarifs vont commencer à diminuer graduellement dans les trois prochaines années, jusqu'à être éliminés dans 15 ans.

Antérieurement, je siégeais au Comité permanent du commerce international, et nous avons déposé une motion demandant au gouvernement d'investir et de soutenir l'industrie des constructeurs de navires. Ce matin, mon collègue de Sherbrooke a posé une question au ministre à cet effet, et celui-ci a semblé un peu évasif. On sait que la Norvège a investi massivement pour soutenir son industrie, et il semble que le gouvernement conservateur ne veuille pas fournir les mêmes efforts. Les conséquences pourraient être néfastes pour le Québec et le reste du Canada.

J'aimerais entendre ce qu'en pense mon collègue.

● (1155)

L'hon. Scott Brison: Monsieur le Président, j'apprécie beaucoup la question de mon collègue. Il est clair qu'on craint un effet très négatif pour notre industrie de construction de bateaux. Nous reconnaissons que, par le passé, le gouvernement norvégien a beaucoup subventionné ce secteur, ce qui a grandement désavantagé notre industrie. En même temps, ce sera très important d'avoir la chance de discuter de cette loi en comité. Par exemple, ce sera une bonne idée que le ministre de l'Industrie soit là pour qu'on puisse lui poser des questions, particulièrement pour savoir s'il nous est possible d'avoir une stratégie industrielle...

[Traduction]

Le vice-président: À l'ordre, s'il vous plaît. Si j'interromps ici le député de Kings—Hants, je peux permettre une autre brève question ou observation.

La députée de Don Valley-Est a la parole.

Mme Yasmin Ratansi (Don Valley-Est, Lib.): Monsieur le Président, je remercie le député de son approche réfléchie et pratique à l'égard de la question. Il faut comprendre que dans le contexte de la concurrence mondiale, il est impossible de concurrencer des pays comme la Chine et l'Inde lorsqu'il s'agit de produits de consommation bas de gamme, et qu'il nous faut plutôt chercher à offrir des produits à valeur ajoutée. Les électeurs de ma circonscription, Don Valley-Est, exigent que nous protégions ces emplois à valeur ajoutée.

La construction navale est l'un des secteurs où on trouve des emplois à valeur ajoutée. J'aimerais que mon collègue nous dise quels aspects de l'accord avec l'AELE devraient, d'après lui, être remaniés pour satisfaire les constructeurs navals.

L'hon. Scott Brison: Monsieur le Président, il est clair, à mon avis, que cela va au-delà de la simple orientation commerciale. Nous devons revoir la stratégie industrielle qui entoure notre politique dans le domaine de la construction navale. Nous devons veiller à pouvoir prendre des mesures pour accroître la compétitivité de notre secteur de la construction navale, que cela se fasse au moyen des approvisionnements, de meilleurs mécanismes de financement ou d'une déduction pour amortissement accéléré. Nous pourrions en discuter lors des travaux du comité. Je pense même qu'une discussion avec le Comité de l'industrie sur cette question pourrait être tout à fait indiquée.

Initiatives ministérielles

[Français]

M. Serge Cardin (Sherbrooke, BQ): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de prendre la parole ce matin dans le cadre du débat sur le projet de loi C-2. À l'intention de la population qui n'a pas nécessairement eu le plaisir de se frotter à ce projet de loi, mentionnons rapidement que ce dernier permet, évidemment, l'entrée en vigueur de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États de l'Association européenne de libre-échange. Cette association, l'AELE, est composée de quatre pays européens: la Suisse, la Norvège, l'Islande et le Liechtenstein, totalisant un peu plus de 12 millions d'habitants.

Notons que l'Association européenne de libre-échange, qui a déjà regroupé neuf pays, a perdu des membres au fil des années. Pour compenser cette diminution, les quatre pays membres de l'Association européenne de libre-échange se sont lancés dans une série d'accords de libre-échange. Celui avec le Canada en fait partie. D'ailleurs, le ministre a mentionné tout à l'heure le rythme accéléré avec lequel il essaie de négocier toutes sortes d'accords bilatéraux de libre-échange. Normalement, l'accord privilégié est bien sûr l'accord multilatéral que l'on connaît — l'OMC gère l'ensemble de ces accords commerciaux.

Maintenant, près de 200 pays aux quatre coins de la planète essaient de négocier des accords bilatéraux de libre-échange à un rythme de plus en plus effréné. On perçoit aussi la rapidité avec laquelle le gouvernement voudrait conclure l'accord de libre-échange avec la Colombie. On sait très bien que lors des débats en comité, les droits de la personne, des travailleurs, des syndicats et de l'environnement ont effectivement été mis au centre de ces débats. Et c'est pour ces raisons que l'opposition n'acceptait pas cet accord. On sait aussi maintenant que le président des États-Unis n'est pas favorable à l'accord de libre-échange avec la Colombie. Je ne sais donc pas quelle attitude le ministre et le nouveau gouvernement veulent prendre dans ce débat. Plusieurs accords de libre-échange se négocient présentement, mais il faut quand même faire attention à ce qui est négocié.

Il ne s'agit pas d'un accord fait à la va-vite. C'était plutôt lent. Les négociations ont débuté en mai 1998, il y a plus de 10 ans. On sait qu'à l'automne 2000, les gouvernements se sont entendus sur un premier texte. Celui-ci, parce qu'il prévoyait une ouverture trop rapide du marché des navires, menaçait nos chantiers maritimes. Seul le secteur économique s'estime carrément menacé par cet accord. De nouvelles négociations ont permis d'échelonner l'entrée en vigueur sur plusieurs années, jusqu'à 15 ans selon le type de navire. Sans être enchantée, l'association qui représente les chantiers maritimes s'est résignée à accepter l'accord tout en demandant un vigoureux programme de modernisation des chantiers avant la levée des tarifs.

C'est d'ailleurs la question que j'ai posée plus tôt au ministre, mais il ne m'a pas répondu. Je voulais savoir ce qu'il comptait faire exactement pour compenser toutes les années et les sommes d'argent investies dans l'industrie navale et maritime en Norvège, donc fortement subventionnée pour développer sa compétitivité et son expertise. Le ministre nous a tout simplement dit qu'il allait vérifier pour ne pas que cela se reproduise et pour qu'il n'y ait plus de subventions. Ce n'est pas ce que je voulais savoir. Je voulais savoir ce que le Canada comptait faire pour que la construction navale profite elle aussi de certains programmes qui puissent l'amener, d'ici à la fin de l'imposition des tarifs, à une situation compétitive. On n'a pas obtenu cette réponse.

L'Accord de libre-échange entre le Canada et l'AELE est un accord de libre-échange assez classique. À terme, il libéralisera le commerce de l'ensemble des biens non agricoles.

• (1200)

Il ne concerne que les biens non agricoles, pas les services, ni l'agriculture, ni l'investissement. En cas de différend, il prévoit — bien sûr, et il le fallait — un mécanisme de règlement des différends auquel les États parties pourraient recourir — et seulement les États.

Un autre élément à l'intérieur de cet accord concerne les impacts prévus sur l'économie. En comité, souvent les membres de l'opposition demandent au gouvernement de faire une étude d'impact économique pour savoir ce qui va se produire, si on peut faire des projections, quel impact cela aura sur différentes industries, différents secteurs, qu'ils soient agricole, manufacturier ou spécifiques à certains autres domaines. Jamais, il n'en a fait une. Il aura eu 10 ans pour la faire et l'étudier et il ne l'a pas faite. D'ailleurs, même le site Internet concernant certains pays, dont fait partie l'Association européenne de libre-échange, n'est pas à jour, car certaines données ne sont pas disponibles. Comment voulez-vous qu'il ait pu produire une étude d'impact économique sur cet accord? Il faut le dénoncer. Chaque fois, c'est la même chose: on n'a jamais l'occasion d'avoir une étude d'impact économique de la part du gouvernement. Nous avons donc dû nous contenter de quelques observations sommaires pour tirer nos conclusions.

Vous savez que l'objectif du Bloc québécois, c'est bien sûr de travailler pour les intérêts du Québec, et nous allons continuer à le faire tant et aussi longtemps que nous serons ici. En toute logique, c'est le Québec qui devrait profiter le plus de la conclusion de cet accord. En effet, les principales exportations canadiennes vers ces trois pays proviennent toutes du Québec. Une levée de la barrière commerciale devrait donc tout naturellement nous profiter aussi.

De plus, dans les domaines de pointe, l'économie québécoise a des forces évidentes dans des domaines où ces pays sont aussi présents, ce qui devrait favoriser l'investissement chez nous. Par exemple, la Suisse a une industrie pharmaceutique très vigoureuse dans le médicament d'origine. Les médicaments représentent 40 p. 100 des exportations canadiennes vers la Suisse et 50 p. 100 des importations. Or, pour percer le marché américain, les compagnies pharmaceutiques suisses pourraient être tentées de fabriquer des médicaments ici, et La Mecque du médicament d'origine avec son bassin de chercheurs compétents et son régime fiscal avantageux, c'est le Québec. Un accord de libre-échange, parce qu'il faut faciliter le commerce entre une entreprise et ses filiales, est susceptible d'apporter de nouveaux investissements dans le domaine pharmaceutique chez nous.

Pour ce qui est de la Norvège, le nickel représente plus de 80 p. 100 de ce qu'on y exporte. Or la plus importante mine au Canada, et qui se classe au troisième rang en importance dans le monde, se trouve chez nous dans l'Ungava. C'est la propriété de l'entreprise suisse Xstrata. En Islande, c'est l'aluminium qui est le premier produit qu'on exporte. Or, là encore, la production se concentre chez nous au Québec. Bref, sous réserve de la mise en place d'un vigoureux programme de soutien et de modernisation des chantiers maritimes, le Québec devrait profiter de cet accord.

Lors du dépôt de notre opinion complémentaire au rapport du Comité permanent du commerce international, il y avait deux points qui nous touchaient directement: la protection de la gestion de l'offre et la construction navale. C'est au sujet de la gestion de l'offre que je voudrais vous entretenir dans les prochains instants.

Initiatives ministérielles

Évidemment, le projet de loi C-2 touche aussi à l'agriculture. Il permet l'entrée en vigueur des accords agricoles bilatéraux qui s'ajoutent à l'Accord de libre-échange avec les États de l'AELE. Ces accords sont de portée assez limitée et n'auront pas un grand impact sur l'agriculture québécoise. Des trois accords agricoles, celui avec la Suisse a retenu particulièrement notre attention parce qu'il abolit le tarif de 7 p. 100 sur l'importation des produits laitiers provenant de la Suisse. Actuellement, environ 5 p. 100 du marché canadien des produits laitiers est ouvert à la concurrence étrangère. Le tarif de 7 p. 100 ne concernait que les importations faisant partie de ce segment du marché qui n'était pas protégé et auquel, en fait, nos producteurs n'ont pas vraiment accès.

● (1205)

Comme l'abolition du tarif intracontingent prévu dans l'accord agricole avec la Suisse ne concerne que le segment de marché qui est déjà ouvert par les importations, il n'aura aucun impact marginal sur nos producteurs laitiers. Par contre, il rend encore plus impérative la défense intégrale de la gestion de l'offre à l'OMC. En effet, une hausse du contingent dans un contexte où le tarif intracontingent a été aboli viendrait exposer nos producteurs laitiers à une concurrence accrue de la part de pays qui, contrairement au Canada, subventionnent leur production laitière.

C'est à l'unanimité que la Chambre des communes a adopté la motion du Bloc québécois demandant au gouvernement de refuser toute baisse de tarif hors contingent et toute hausse du contingent. L'abolition du tarif de 7 p. 100, que le présent accord prévoit, rend encore plus nécessaire une position ferme du gouvernement à l'OMC. La gestion de l'offre n'est tout simplement pas négociable. En fait, selon nous, un affaiblissement de la gestion de l'offre justifierait une renégociation de l'accord agricole avec la Suisse.

Notons aussi que les protéines laitières modifiées, dont la Suisse est un producteur, sont tellement transformées que les tribunaux ont jugé que ce n'était pas des produits agricoles. Elles ne sont donc pas couvertes par les accords agricoles. Cela dit, une annexe à l'intérieur du projet de loi de l'accord est également complètement exclue. Ainsi, les protéines laitières sont exclues de l'accord et les contingents tarifaires et les tarifs hors contingents demeurent inchangés. Bref, les produits sous la gestion de l'offre demeurent protégés. En fait, c'est surtout à l'Ouest que les accords agricoles profiteront puisqu'ils libéralisent le commerce de certains grains. Mais l'impact ne sera pas majeur compte tenu que ce sont des pays assez peu peuplés. Le message est donc clair concernant la gestion de l'offre: la défense devra être totale face à l'OMC.

Le deuxième élément nous touchant directement, ce sont effectivement les chantiers maritimes. Nous avons des inquiétudes quant à l'avenir de nos chantiers maritimes. Actuellement, les navires importés sont frappés d'un tarif de 25 p. 100. Avec la conclusion de l'accord, ces tarifs vont se mettre à diminuer graduellement dans trois ans, pour être éliminés dans 15 ans. Or, nos chantiers maritimes sont nettement moins modernes que les chantiers norvégiens et sont aussi en bien moins bonne santé. En effet, la Norvège a investi massivement pour la modernisation de ses chantiers, alors que le gouvernement fédéral a complètement abandonné les nôtres. S'il fallait que les frontières soient toutes grandes ouvertes demain matin, nos chantiers risqueraient d'être balayés par la marée. Or, tant pour des raisons économiques que stratégiques ou environnementales, nous ne pouvons pas nous priver des chantiers maritimes.

Peut-on imaginer les risques que le Québec encourrait si aucun chantier maritime n'était en mesure de réparer les navires échoués ou en panne dans le Saint-Laurent, la plus grande voie navigable au monde. Depuis des années, le Bloc québécois réclame une vraie

politique maritime. Depuis des années, le gouvernement se traîne les pieds. Avec la conclusion de l'accord, il n'y a plus de temps à perdre. Cela prend une politique de soutien aux chantiers maritimes, et cela presse.

D'ailleurs, c'est la seule recommandation qui ressort du rapport du Comité permanent du commerce international sur l'Accord de libre-échange entre le Canada et l'Association européenne. Le comité a accepté d'y insérer la recommandation proposée par le porte-parole de notre parti — moi-même en l'occurrence à l'époque — et bien sûr, par le porte-parole adjoint du commerce international au Bloc québécois, qui est derrière moi.

Je cite: « [...] le gouvernement canadien doit sans tarder mettre en oeuvre une vigoureuse stratégie de soutien de l'industrie de la construction navale qui soit par ailleurs conforme aux engagements du Canada à l'OMC. » C'est la seule recommandation du rapport, et il faut que le gouvernement l'applique en entier.

● (1210)

La politique conservatrice qui consiste à laisser les entreprises à elles-mêmes pourrait être funeste dans le cas des chantiers maritimes. Nous nous attendons à ce que le gouvernement abandonne sa mauvaise politique et demandons qu'il dépose, ici, le plus rapidement possible, une vraie politique de soutien et de développement du secteur naval.

Lors de leur comparution en comité, les chantiers maritimes ont demandé en priorité deux mesures: les amortissements accumulés dont pourraient se prévaloir les acheteurs de navires canadiens et la mise en place d'un mécanisme de financement structuré. Ces mesures simples sont un minimum qui peut être adopté immédiatement, mais d'autres mesures devront aussi y être ajoutées.

En conclusion, j'aimerais dire que, effectivement, c'est un accord de libre-échange. Des accords de libre-échange bilatéraux se multiplient. Nous sommes toujours d'accord et convaincus que, le plus souvent possible, ce sont des accords multilatéraux qui doivent être conclus.

L'accord dont on parle concerne, globalement, quatre petits pays. C'est un accord très sympathique, mais il faut être conscient du fait qu'il est aussi très limité. Ensemble, ces quatre pays représentent environ 12 millions de personnes et environ 1 p. 100 des exportations canadiennes. Le véritable enjeu est l'Union européenne. Avec ses 495 millions d'habitants, générant 31 p. 100 du PIB mondial, l'Union européenne est la première puissance économique du monde. Le Canada est beaucoup trop dépendant des États-Unis, pays vers lequel il envoie plus de 85 p. 100 de ses exportations.

Le ralentissement de l'économie américaine couplé — on s'en souviendra — à l'explosion du pétrodollar canadien face au billet vert nous rappelle que cette dépendance fragilise notre économie. Le Québec a perdu plus de 150 000 emplois manufacturiers en cinq ans, dont plus de 80 000 depuis l'arrivée des conservateurs, également en raison de leur doctrine du laisser-aller. Cette nécessaire diversification, ce n'est pas avec la Chine ou l'Inde — pays où on importe respectivement huit et six fois plus de ce que nous exportons — qu'il faut l'effectuer en priorité. L'Union européenne est absolument incontournable si l'on veut diversifier nos marchés et diminuer notre dépendance envers les États-Unis.

De plus, le fait que le Canada n'ait pas conclu d'accord de libre-échange avec l'Union européenne diminue considérablement la compétitivité de nos entreprises sur le marché européen. D'une part, avec la montée du pétrodollar qu'on a connue dernièrement, les entreprises européennes tendent à ouvrir leurs filiales directement aux États-Unis et à délaisser le Canada. La part canadienne des investissements directs européens en Amérique du nord est passée de 3 p. 100 en 1992 à 1 p. 100 en 2004. À cela, il faut ajouter l'existence d'un accord de libre-échange entre l'Union européenne et le Mexique, depuis 2000. Ainsi une entreprise de chez nous qui a quelques activités au Mexique a tout intérêt à y déménager une part plus importante de sa production. Ce faisant, elle aura un libre accès à la fois au marché des États-Unis et à celui de l'Europe, contrairement à ce qui se produira si elle continue à effectuer sa production au Québec. Cela me fait penser au cas de Bombardier.

Globalement, cet accord de libre-échange avec l'Association européenne de libre-échange est positif pour le Québec. Toutefois, comme je le dis et le répéterai toujours, ce qu'il est préférable de privilégier, c'est l'aspect multilatéral, lorsque les règlements s'appliquent à tout le monde. Effectivement, avec les accords bilatéraux — ce n'est pas le cas de celui-ci, mais on le voit dans d'autres négociations d'accords —, il arrive que des aspects importants soient oubliés, qu'il s'agisse des droits de la personne, des droits des syndicats ou des droits environnementaux. Je crois de plus en plus que les accords multilatéraux devraient inclure les aspects sociaux et environnementaux, et c'est en ce sens qu'il faut aller.

• (1215)

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NDP): Monsieur le Président, je souhaite la bienvenue et une bonne année à mon collègue, le porte-parole du Bloc québécois en matière de commerce international et député de Sherbrooke. J'ai écouté son allocution avec beaucoup d'intérêt — comme d'habitude puisque j'écoute toujours ses discours avec beaucoup d'intérêt. Or, j'ai compris que le Bloc est prêt à voter en faveur de cette entente. Je voulais poser une question au député à cet égard.

Comme on le sait, le chantier Davie, de Lévis, a fermé ses portes récemment. Dernièrement, dans la section « Économie » du journal *Le Devoir*, le président de l'exécutif syndical, Paul-André Brulotte, a effectivement dit qu'il était incapable de préciser à quelle date seront rappelés les 1 100 travailleurs mis à pied temporairement en décembre. Il a dit lors d'une entrevue ne pas être capable de mettre une date pour le retour au travail.

On a donc une crise économique dans la région de Québec et on est confronté à la fermeture du chantier Davie. Or, selon les témoignages de plusieurs qui ont comparu devant le Comité permanent du commerce international, on sait très bien que cette entente détruira la construction navale qui existe toujours au Canada.

Ma question est fort simple. Étant donné ces faits et les 1 100 Québécois et Québécoises qui ont perdu leur emploi en décembre, pourquoi le Bloc québécois s'apprête-t-il à voter en faveur de cette entente?

Il faut dire — et on l'a vu l'année dernière — que le Bloc québécois a voté en faveur de l'entente sur le bois d'oeuvre, une entente qui a tué des milliers et des milliers d'emplois au Québec. Je comprends très bien ce que mon collègue a dit, mais je ne comprends pas le résultat.

S'il éprouve de fortes inquiétudes face à cette entente, comme nous au sein du NDP, pourquoi le Bloc québécois ne serait-il pas

Initiatives ministérielles

prêt à voter contre cette entente qu'on ne peut changer ni en comité ni en Chambre, puisque c'est un vote de confiance, comme le député le sait très bien?

• (1220)

M. Serge Cardin: Monsieur le Président, pour avoir siégé avec mon honorable collègue au Comité permanent du commerce international, je constate qu'il utilise surtout cet argumentaire sur le bois d'oeuvre et il nous le rappelle souvent.

Toutefois, on a beau lui expliquer qu'au niveau du bois d'oeuvre, l'ensemble de l'industrie, que ce soient les propriétaires d'entreprises ou les syndicats, tous nous ont demandé d'appuyer l'entente à ce sujet. Au Bloc québécois, nous défendons bien sûr les intérêts du Québec, mais nous répondons également aux demandes de l'ensemble des intervenants du Québec lorsqu'ils nous demandent d'agir dans un sens. Ainsi, nous aurions effectivement pu demander au gouvernement fédéral d'aller plus loin, et nous l'avons fait. En ce qui a trait à toutes les demandes possibles ou impossibles, nous les avons faites, mais nous avons surtout répondu à la demande des gens du Québec dans le domaine du bois d'oeuvre.

Maintenant, il nous parle des chantiers maritimes. Or, si cette négociation a duré 10 ans, c'est effectivement parce que l'industrie navale demandait justement d'allonger la période où les tarifs diminueraient, parce qu'elle était contre cette entente dans ce contexte. Après la négociation, la période a été allongée, mais aussi avec des conditions que nous établissons et des demandes que nous faisons depuis longtemps au plan du financement et surtout au plan de l'élaboration d'une vraie politique de l'industrie navale au Québec et au Canada.

Les demandes sont donc là et les représentants de l'industrie navale l'ont bien sûr exprimé clairement au départ, à savoir qu'ils seraient idéalement contre, mais qu'ils acceptaient cette entente établie sur une période de 15 ans pour la diminution des tarifs. On s'attend à ce que le gouvernement réponde aussi aux demandes de façon à mettre en oeuvre toutes les stratégies possibles et aussi celles qui avaient été formulées par l'industrie.

[Traduction]

L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.): Monsieur le Président, le budget prévoit 175 millions de dollars pour des navires neufs et la réparation de navires, y compris 60 nouvelles petites embarcations, 30 nouvelles barges, 5 navires de sauvetage, 2 navires scientifiques d'eaux côtières et des travaux de modernisation sur 35 navires.

Dans le budget, le gouvernement dit: « [...] les travaux auront lieu au Canada », et le secrétaire parlementaire a confirmé cette affirmation ce matin.

Comment est-il possible d'offrir cette garantie si nous signons un accord comme celui-ci? Qui plus est, il y a dix fois plus de dépenses que cela. Je viens de mentionner 175 millions de dollars, mais il y a pour des milliards de dollars de bateaux patrouilleurs des eaux septentrionales. Il devait y avoir des navires d'approvisionnement à coque renforcée, mais la commande semble avoir été annulée pour l'instant. Le premier ministre a promis trois brise-glace; la commande pour d'eux d'entre eux a été annulée.

Nous parlons de milliards de dollars. Je me demande comment les travaux pourront être exécutés au Canada, comme ils l'ont promis, si nous signons un tel accord.

[Français]

M. Serge Cardin: Monsieur le Président, il s'agit d'une question que le Parti conservateur aurait probablement pu me poser quand le Parti libéral était aussi au pouvoir.

Initiatives ministérielles

Malheureusement, c'est ce qui arrive. On ne peut pas toujours avoir cette certitude. Toutefois, pour ce qui est des achats gouvernementaux, on sait que le gouvernement conserve à l'intérieur de cet accord la pleine liberté de privilégier l'achat chez nous, toujours sous réserve des accords avec l'OMC sur les marchés publics.

Je crois effectivement que le député faisait référence à ce qui était mentionné à la page 191 du Plan d'action économique du gouvernement où l'on dit que celui-ci a investi 175 millions de dollars — selon la comptabilité de caisse. Il fallait qu'il le précise pour montrer son engagement, ce qui signifie que l'argent sera enfin déboursé. Car quelquefois et même souvent, il y a de belles paroles et de beaux engagements verbaux, mais l'argent ne suit pas toujours.

Dans ce cas, en ce qui concerne la possibilité que le gouvernement favorise l'achat chez nous, il faut espérer qu'il respectera l'engagement d'investir 175 millions de dollars. Si jamais il ne le fait pas dans un avenir assez rapproché, je conseille aux libéraux de se tenir debout pour défendre l'industrie maritime, c'est-à-dire l'industrie navale et la construction navale. Je les inviterais, dans un tel cas, à s'unir au vote québécois et probablement aussi à celui du NPD pour faire en sorte que le gouvernement respecte certes sa parole et aille plus loin dans le développement de l'industrie navale.

• (1225)

M. Yves Lessard (Chambly—Borduas, BQ): Monsieur le Président, je veux d'abord féliciter mon collègue de Sherbrooke pour son intervention qui représente bien notre position.

Il faut faire une distinction en ce qui concerne toute la question de la gestion de l'offre relativement à la production agricole. Mon collègue l'a abordée, mais il serait de mise qu'il revienne sommairement sur le sujet pour bien faire comprendre pourquoi il faut faire une distinction entre une telle ouverture des marchés et une certaine protection relativement à la gestion de l'offre telle qu'on la connaît maintenant.

M. Serge Cardin: Monsieur le Président, des tarifs disparaîtront effectivement, mais ceux qui disparaissent n'ont pas réellement d'impact sur l'augmentation des importations. Un véritable contingent est fixé, et il n'y aura pas d'augmentations sur la production agricole. Les importations agricoles touchées représentent environ seulement 5 p. 100. Le tarif s'appliquait sur ces 5 p. 100. Globalement, il n'y aura pas d'impact.

C'est pour cette raison que j'ai insisté, et ce, toujours moyennant le fait que l'on conserve la gestion de l'offre. Pour la conserver et la protéger, il faut une affirmation importante et très appuyée par le gouvernement en place. Globalement, en ce qui concerne l'industrie agroalimentaire, l'impact est présentement tellement faible que le Bloc québécois appuiera bien sûr cet accord de libre-échange.

[Traduction]

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, je suis ravi d'intervenir sur le projet de loi C-2, relatif à l'accord de libre-échange Canada-AELE, un projet de loi qui pourrait également s'intituler « la loi manipulée par le Liechtenstein ». Encore une fois, le gouvernement conservateur, comme nous l'avons vu lors de la capitulation dans le dossier du bois d'oeuvre, de même que dans toutes les négociations auxquelles il a participé, a pris place à la table pour se faire battre au jeu des négociations, pour se faire embobiner, dans ce cas-ci, par la Principauté du Liechtenstein et les autres pays membres de l'AELE.

L'AELE voulait simplement avoir accès à notre industrie de la construction navale. Les députés n'ignorent pas que l'Islande et en

particulier la Norvège ont un secteur de la construction navale particulièrement dynamique. Le gouvernement norvégien a protégé son industrie de la construction navale et y a investi pendant des années. Il est parvenu à en faire une force dominante sur le plan industriel.

Ces pays se sont assis à la table de négociation et le gouvernement conservateur, trop faible, a essentiellement cédé notre industrie de la construction maritime sans obtenir en échange que les platitudes idéologiques que le ministre du Commerce international vient tout juste de nous servir. Le gouvernement a simplement cédé cette industrie comme il l'avait fait lors de la capitulation dans le dossier du bois d'oeuvre, lorsqu'il a laissé aller l'industrie du bois d'oeuvre sans négocier féroce, contrairement à ce que souhaitaient, à mon avis, la majorité des Canadiens.

Essentiellement, le gouvernement s'obstine à vouloir signer des accords commerciaux à n'importe quel prix. À cette extrémité-ci de la Chambre, si je puis dire car, depuis les dernières élections, où il a fait élire un nombre accru de députés, le NPD occupe dorénavant toute cette extrémité de la Chambre, des deux côtés de l'allée, nous avons décidé d'examiner le contenu de l'accord. Avant de prendre la décision de l'appuyer ou non, nous voulions savoir quel serait le véritable impact de l'AELE.

Permettez-moi de lire ce que les spécialistes de l'industrie de la construction navale au Canada ont à dire au sujet de cet accord. Je vais commencer par M. Andrew McArthur qui, en qualité de membre du conseil d'administration de l'Association de la construction navale du Canada, a comparu devant le Comité permanent du commerce international pour parler de l'accord et du projet de loi dont nous sommes saisis. Voici ce qu'il a dit au sujet des négociations sur l'accord:

Depuis le premier jour, nous affirmons que le gouvernement norvégien a aidé massivement son industrie à se doter d'une infrastructure gigantesque. C'est une bonne industrie qui reçoit beaucoup d'aide de son gouvernement et aujourd'hui, ses membres se demandent ce qu'ils peuvent faire d'autre.

Nous sommes donc d'avis, depuis le premier jour, que la construction navale devrait être exclue de l'accord de libre-échange.

Nous savons que cela n'a pas été le cas.

Il a poursuivi ainsi:

Nous nous heurtons à un mur de briques depuis quelques années, et l'on nous dit que ce n'est pas possible.

Le Liechtenstein nous a roulés.

Lorsqu'on lui a demandé comment les Américains, par la loi Jones, peuvent soustraire la construction navale de l'ALENA et d'autres accords de libre-échange, comme ils le font aujourd'hui, je crois, avec la Corée, et pourquoi le Canada ne pouvait pas faire de même, voici ce qu'il a répondu:

Pour l'ALENA, nous avons le sentiment d'avoir été trahis. Nous ne pouvons pas construire de bateaux pour les armateurs américains alors que les constructeurs américains peuvent en construire pour les armateurs canadiens et exporter des navires au Canada sans payer de taxes. On n'a jamais vu pareille entente à sens unique, à ma connaissance. Il est totalement ridicule qu'ils puissent construire des navires pour les armateurs canadiens, venir nous les vendre hors taxe, mais que nous ne puissions pas en construire pour les armateurs américains. Pour la réparation, c'est encore pire. Avant, nous pouvions faire certaines réparations pour les navires américains visés par la Loi Jones. De nos jours, c'est très, très difficile. Il y a beaucoup de restrictions et cela ne se fait pratiquement plus.

C'étaient là les commentaires d'Andrew McArthur, de l'Association de la construction navale du Canada.

Qu'est-ce que les travailleurs des chantiers maritimes ont dit au sujet de ce projet de loi? M. Karl Risser, représentant des travailleurs maritimes de l'Est du pays, a déclaré ceci:

Initiatives ministérielles

D'autres gouvernements, dont la Norvège, contrairement au Canada, appuient leur industrie de la construction navale depuis des années et lui ont taillé une place de choix. Nous avons pris très peu de mesures de protection, et ce qu'il nous reste à cet égard, c'est un tarif de 25 p. 100 sur les navires importés au Canada, des tarifs que le gouvernement élimine de jour en jour au moyen d'accords comme celui-ci et d'exemptions négociées avec les entreprises.

● (1230)

J'invite tous les députés à lire les témoignages reçus par le Comité permanent du commerce international. Nous ne pouvons laisser les députés conservateurs approuver les actions du gouvernement par automatisme alors qu'elles entraînent l'élimination d'emplois de Canadiens, et dans bien des cas dans des circonscriptions dont les députés sont des conservateurs. Ils ne liront pas l'entente. Ils ne se pencheront pas sur ses répercussions. Cette entente n'a fait l'objet d'aucune analyse des répercussions économiques. Je n'arrive pas à comprendre comment des députés conservateurs peuvent trahir leurs propres électeurs en votant pour cette entente.

Karl Risser poursuit:

Toutes ces déclarations nous porteraient à croire que le gouvernement passe à l'action afin de mettre en place des stratégies nationales visant à assurer la viabilité de la construction navale, mais nous n'en avons vu aucune manifestation concrète. Nous avons plutôt sous les yeux l'accord avec l'AELE, qui risque fort de détruire davantage l'industrie de la construction navale, à notre avis.

Et il continue en ces termes:

Pour revenir à cet accord, les Norvégiens se sont dotés d'une industrie très puissante.

Cet accord avec l'AELE est donc une mauvaise affaire pour le Canada. Je serais ravi que quelqu'un me dise ce que le Canada va retirer de cet accord. Je sais que nous allons détruire notre industrie de la construction navale, une industrie qui vaut des milliards de dollars au Canada. Elle est maintenant sur le bord de la faille et a besoin d'une grande tige dans le dos. Nous en avons l'occasion, mais reste à savoir si nous allons la saisir.

Je vais poursuivre dans cette veine puisque j'estime qu'il est important que ces voix, celles de personnes qui comprennent l'industrie de la construction navale, et qui manifestent de telles inquiétudes, soient entendues à la Chambre des communes et que les députés votent en conséquence. Les libéraux et les bloquistes nous ont dit qu'ils allaient voter pour cet accord. Je n'arrive vraiment pas à comprendre le sens du vote du Bloc, puisque le chantier de la Davie est complètement fermé. Plus de 1 000 travailleurs ont été mis à pied et, pourtant, nous jouons avec le feu en nous efforçant de faire adopter un accord qui, selon un grand nombre de témoins qui ont comparu, dévastera très certainement l'industrie.

Voici ce qu'avait à dire Les Holloway, qui représentait les travailleurs maritimes de l'Est du Canada, au sujet du Comité permanent du commerce international: « Comment le comité peut-il, en toute bonne conscience, recommander autre chose que le rejet de cet accord? »

M. George MacPherson, le président de la Shipyard General Workers' Federation de la Colombie-Britannique, a déclaré ce qui suit:

L'industrie canadienne de la construction navale tourne déjà au tiers environ de sa capacité. La demande canadienne de navires sur les 15 prochaines années est estimée à 9 milliards de dollars en emplois canadiens. Aux termes des accord de libre-échange avec la Norvège, l'Islande et bientôt la Corée, puis le Japon, ces emplois dans les chantiers navals canadiens sont sérieusement menacés. En fait, le projet du gouvernement est pure folie et il est scandaleux.

Comment un député de la Colombie-Britannique pourrait-il voter pour éliminer des emplois dans la construction navale en Colombie-Britannique, surtout après la capitulation dans le dossier du bois d'oeuvre? Comment un député de la Nouvelle-Écosse ou d'une autre province atlantique pourrait-il voter pour éliminer des emplois dans la région de l'Atlantique? Comment un député du Bloc québécois pourrait-il voter pour éliminer des emplois au Québec?

Dans le *Chronicle-Herald*, Mary Keith, porte-parole des chantiers navals du Nouveau-Brunswick, déclare ceci à propos de l'accord avec l'Association européenne de libre-échange: « Comme il le fait depuis 12 ans, le gouvernement du Canada continue de sacrifier les constructeurs navals et les armateurs canadiens pour pouvoir conclure des accords de libre-échange avec d'autres pays ».

La liste de ceux qui connaissent bien l'industrie de la construction navale et qui affirment voir venir un désastre n'en finit plus. La Chambre n'est pas en train de tenir une sorte de débat idéologique. Ce n'est pas parce que certains députés croient que le protectionnisme est mauvais et que le libre-échange est formidable qu'il faut simplement fermer les yeux, ne pas s'en faire à propos des conséquences sur l'emploi au Canada et signer n'importe quel accord.

Le gouvernement conservateur a enfin admis que nous traversons une crise économique, pourtant il n'hésite pas à jeter de l'huile sur le feu en acceptant de mettre à mal la construction navale au pays. Il s'agit d'une industrie stratégique soutenue par bon nombre de gouvernements dans le monde, y compris en Asie, en Norvège et ailleurs en Europe. Malgré tout, trois partis sur quatre représentés dans cette enceinte semblent prêts à sacrifier cette industrie et à supprimer les emplois.

● (1235)

Le Canada est de loin le pays dont les côtes sont au total les plus longues. Éliminer les derniers vestiges de son industrie navale n'a absolument aucun sens. Voilà pourquoi le caucus du NPD dit non. Conclure cet accord n'a aucun sens si l'industrie de la construction navale ne reçoit pas l'aide nécessaire de l'État. Ça n'a absolument aucun sens.

Mon collègue de Sackville—Eastern Shore sera d'accord avec moi là-dessus. Il pense comme moi que l'industrie de la construction navale a une importance fondamentale. Nous avons besoin d'un plan stratégique. Le Canada ne devrait pas signer des accords commerciaux qui sacrifient son industrie de la construction navale. Je sais que mon collègue est d'accord avec moi, et je l'apprécie. C'est pourquoi nous disons que ratifier cet accord n'a aucun sens. Mais, ce n'est pas tout.

Le Comité permanent du commerce international a entendu le témoignage du Syndicat national des cultivateurs au sujet des effets possibles de l'accord sur la gestion de l'offre, un sujet auquel le gouvernement conservateur ne s'intéresse qu'en paroles. Le gouvernement s'est dit résolu à lutter énergiquement pour la gestion de l'offre. L'infâme David Emerson, ancien ministre du Commerce international, a toujours dit que le gouvernement était pour la gestion de l'offre et qu'il ne céderait jamais à ce sujet autour de la table de négociation. Les conservateurs disent qu'ils sont favorables à la gestion de l'offre. Pourtant, le Syndicat national des cultivateurs a déclaré, au cours de son témoignage, que l'accord aurait pour effet de miner les secteurs soumis à la gestion de l'offre au Canada. Voilà encore une chose qui n'a pas beaucoup de sens.

Les arguments en faveur de l'accord que nous avons entendus semblent être de nature idéologique. Revenons donc aux principes fondateurs de la politique économique, si politique il y a, du gouvernement conservateur.

Initiatives ministérielles

Depuis leur accession au pouvoir, les conservateurs laissent tomber nos divers secteurs les uns après les autres. Il y a d'abord eu la capitulation relativement au bois d'oeuvre. Le Tribunal de commerce international des États-Unis nous avait donné raison dans ce dossier. David Emerson, avec l'appui des conservateurs et des libéraux, a appuyé la capitulation qui a littéralement détruit le secteur canadien du bois d'oeuvre. Des dizaines de milliers d'emplois sont disparus dans les jours qui ont suivi la mise en oeuvre de l'accord en raison des droits que nous nous étions nous-même imposés. Nous avons abandonné 1 milliard de dollars, même si un tribunal américain avait jugé que le gouvernement américain devait nous les rembourser.

Le gouvernement conservateur a tenté de nous faire croire que ce cette décision n'était pas exécutoire, mais elle l'était. Les conservateurs ne disaient tout simplement pas la vérité quand ils affirmaient que cette décision du tribunal était sans importance. Aux termes de cette décision, le gouvernement américain était tenu de rembourser sa dette au Canada jusqu'au dernier sou et les produits canadiens du bois d'oeuvre devaient avoir accès en franchise de droits au marché américain.

Sur le plan politique, les conservateurs s'étaient déjà trop avancés. David Emerson a tout de même décidé de mettre en oeuvre l'accord envers et contre tous, avec les résultats catastrophiques qu'on connaît. Bien des collectivités de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba, du Nord de l'Ontario et du Nord du Québec qui dépendent du secteur du bois d'oeuvre ont payé le prix de cette pure folie.

Les travailleurs de l'industrie de la construction navale et beaucoup d'entreprises du secteur ont fait des mises en garde, disant, comme George MacPherson, « [...] le projet du gouvernement est pure folie et il est scandaleux ».

Nous aurions dû apprendre de nos erreurs du passé. La capitulation dans le dossier du bois d'oeuvre était une folie sans précédent. C'était absolument scandaleux et nous aurions dû apprendre notre leçon à ce moment-là. Nous ne pouvons jouer avec les emplois des Canadiens à cause d'une simple position idéologique. Essentiellement, le gouvernement a un fort penchant idéologique et, quoi qu'il arrive, il va mettre cette idéologie en oeuvre, peu importe le nombre d'emplois qui seront perdus à cause de cette décision.

Il est important de noter que nous parlons des principes régissant le maintien des emplois des Canadiens. Il est important d'examiner les conséquences économiques de ce que le gouvernement conservateur a fait, lui qui a adopté exactement les mêmes lois que les libéraux au cours des dernières années. Il est important de se demander: qu'est-ce qui est arrivé au revenu de la famille moyenne au Canada au cours des 20 dernières années?

Nous avons conclu ces accords de libre-échange quand nous avons décidé que nous nous opposions à la protection des emplois des Canadiens, à moins qu'il ne s'agisse, bien sûr, de l'emploi d'un PDG d'une grande société ou d'un banquier, dans quel cas le gouvernement conservateur protectionniste est prêt à intervenir en versant beaucoup d'argent.

• (1240)

Il fait preuve d'une grande prodigalité quand il est question de protéger l'emploi ou la prime d'un PDG ou d'un banquier. Il est prêt à être tout à fait protectionniste. C'est le gouvernement le plus protectionniste de notre histoire. Il est prêt à agir ainsi pour des haut placés. Il est prêt à agir ainsi pour des PDG extrêmement riches. Il est prêt à être tout à fait protectionniste, mais pas quand il s'agit des emplois des Canadiens même si le gouvernement de tous les autres

pays du monde adoptent des mesures de protection pour leurs secteurs importants, comme la construction navale. Tous les gouvernements du monde adoptent des mesures de protection pour les emplois importants. Tous les autres gouvernements font cela, mais l'idéologie du gouvernement actuel consiste à protéger uniquement les PDG des sociétés et les banquiers. Qu'est-ce qui en a découlé au cours des 20 dernières années?

Le revenu réel de la plupart des familles canadiennes a diminué. Les Canadiens savent que leur revenu réel a diminué, et cela a été particulièrement frappant pour les personnes les moins bien nanties. Les conservateurs semblent un peu perplexes, et je crois qu'il est important qu'on leur administre une certaine dose de réalisme à la Chambre afin qu'ils se rendent compte que le revenu réel de la plupart des familles canadiennes a baissé au cours des 20 dernières années. En effet, le revenu réel des 20 p. 100 des Canadiens les plus pauvres a baissé de plus de 10 p. 100. C'est beaucoup.

Cela signifie que, en moyenne, les familles ont perdu environ six semaines de revenu réel. Par rapport à il y a 20 ans, elles travaillent gratuitement pendant un mois et demi chaque année. Elles travaillent de plus longues heures et plus durement que jamais. Cependant, grâce au génie économique des libéraux et des conservateurs au cours des 20 dernières années, la plupart des familles canadiennes pauvres ont perdu un mois et demi de revenu.

Qu'en-est-il des gens de la classe moyenne? Ils ont perdu approximativement deux semaines de revenu. C'est comme s'ils travaillaient pendant 52 semaines, mais qu'ils se faisaient seulement payer pour 50 semaines. Ils ont perdu approximativement une semaine de revenu réel par année au cours des 20 dernières années.

Nos gouvernements ont mis en place l'ALENA, des accords de libre-échange ainsi qu'une vaste gamme de mesures économiques, comme des réductions des impôts des sociétés et d'autres mesures visant à aider les banquiers et les PDG d'entreprises, car les conservateurs voulaient s'assurer qu'ils obtenaient la meilleure protection possible de la part du gouvernement fédéral.

Or, le revenu réel de la plupart des gens appartenant à cette catégorie de revenu a diminué au lieu d'augmenter, si bien que le quintile des Canadiens les mieux nantis, celui que visent les politiques économiques conservatrices ou libérales comme l'AELE, accapare maintenant la moitié du revenu réel au Canada. Cela ne s'était vu depuis les années 1930. On a connu la Crise de 1929 au Canada, et ce genre d'inégalité des revenus existait alors. L'avènement du CCF, l'ancêtre du NPD qui a mené sa lutte à la Chambre des communes et d'un bout à l'autre du pays, a fait changer les choses. L'économie et les approches économiques ont été beaucoup plus équilibrées par la suite. Cela nous a très bien servis jusqu'à ce que les conservateurs et les libéraux décident, il y a une vingtaine d'années, d'adopter des politiques plus de droite, ce qui s'est essentiellement traduit, pour la plupart des familles canadiennes, par la diminution de leur revenu réel.

Il convient de le signaler pour bien faire voir que la forte poussée idéologique de droite, tant chez les conservateurs que les libéraux, n'a pas donné de bons résultats ni pour les collectivités ni en ce qui concerne le revenu familial. En conséquence, la plupart des Canadiens se trouvent aujourd'hui dans une situation plus précaire que lorsqu'il existait un programme dit protectionniste.

C'est ce qui incite des gouvernements de par le monde à prendre des dispositions afin de protéger les emplois et l'économie dans leur pays. Nous, députés néo-démocrates à la Chambre, estimons que le gouvernement se doit d'examiner ce qui se fait ailleurs, être honnête et protéger les Canadiens. L'accord avec l'AELE fait exactement le contraire. J'ai cité à maintes reprises des représentants de l'industrie de la construction navale selon qui cette entente aura un effet dévastateur. Elle fera disparaître des emplois. Comment un député qui représente les intérêts de sa circonscription, de sa région et du Canada pourrait-il voter en faveur d'une entente qui, on le sait, aura un effet dévastateur sur l'industrie de la construction navale? Voilà pourquoi nous voterons contre.

● (1245)

M. Laurie Hawn (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale, PCC): Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement les propos du député de Burnaby—New Westminster. Ça été difficile car, en général, c'était de la foutaise. Il a parlé de ce qui dépasse l'entendement. Je vais vous dire ce qui, selon moi, dépasse l'entendement. C'est l'hypocrisie des députés du NPD qui accusent les autres de ne pas prendre le temps de lire un accord, alors qu'il y a environ huit semaines, ils annonçaient qu'ils ne se donneraient pas la peine de lire le budget, qu'ils allaient simplement voter contre, et cela avant même que le budget soit rédigé.

Il parle de trahir les électeurs. Qu'en est-il des centaines de milliers d'électeurs, des Canadiens sans emplois, que ces députés ont l'intention de trahir et de priver d'emplois en votant contre le Plan d'action économique?

Le député parle des chantiers navals. Nous allons construire 98 navires pour la Garde côtière et en remettre en état 40 autres.

Il parle des occasions qui s'offrent à nous. Il y a en effet une occasion qui s'offre à nous, le Plan d'action économique.

Il devrait parler à son collègue, le député de Sackville—Eastern Shore qui lui, au moins, a dit qu'il ferait preuve de bon sens, de savoir-vivre et de professionnalisme et qu'il allait lire le budget avant de porter un jugement. Je sais que le député de Sackville—Eastern Shore comprend le secteur de la construction navale et ses besoins. C'est dommage que le reste de son parti, notamment le député de Burnaby—New Westminster, ne semble pas comprendre qu'en refusant de lire le budget et en prenant la position que lui et son parti ont choisi d'adopter, ils trahissent les Canadiens, pas notre parti ni celui d'en face.

M. Peter Julian: Monsieur le Président, c'est surprenant. Il est clair que le député n'écoutait pas du tout. Il devrait savoir, et en fait, vous devriez le rappeler à l'ordre, que nous ne sommes pas en train de parler du budget. Le NPD a beaucoup de choses à dire sur le budget, mais nous ne parlons pas du budget. Nous parlons de l'accord avec l'AELE et de construction navale. Je suis désolé d'avoir tiré le député de son sommeil, qu'il se sente perdu et ne sache pas de quoi nous parlons. Nous parlons de l'AELE. Nous parlons de construction navale.

Le fait est que j'ai cité un certain nombre de personnes du secteur de la construction navale, le député a dû être distrait à ce moment-là, et je vais de nouveau les citer. Elles ont dit que ce projet « est pure folie et il est scandaleux ». Elles ont aussi dit: « Nous avons plutôt sous les yeux l'accord avec l'AELE, qui risque fort de détruire davantage l'industrie de la construction navale, à notre avis. »

Ceci est le témoignage qui a été entendu par le Comité permanent du commerce international. J'imagine que les députés conservateurs membres de ce comité dormaient eux aussi au lieu d'écouter ce témoignage de représentants de l'industrie navale, des travailleurs de

Initiatives ministérielles

la construction navale qui ont peur de perdre leur emploi et pas seulement dans les régions atlantique ou pacifique ou encore en Colombie-Britannique, mais dans le pays tout entier.

Les conservateurs ne souhaitent pas lire l'accord. Ils ne souhaitent pas réfléchir à ses effets. Ils n'en font qu'à leur tête et essaient de nous imposer un mauvais accord.

● (1250)

[Français]

M. Guy André (Berthier—Maskinongé, BQ): Monsieur le Président, j'écoutais avec plaisir mon collègue de Burnaby—New Westminster avec qui j'ai eu la chance de travailler quelques années. C'est sûr qu'on n'est pas toujours d'accord avec les positions du NPD sur le libre-échange, mais je suis entièrement d'accord avec sa position sur les chantiers maritimes.

Le Bloc québécois avait déposé une motion au Comité permanent du commerce international justement pour inciter le gouvernement conservateur à mettre de l'avant des mesures pour soutenir son industrie maritime. Comme on le sait, la Norvège a investi énormément dans l'industrie maritime, et cet accord présente un danger: il pourrait menacer la construction de navires ici au Québec et au Canada.

J'aimerais quand même soulever un point. Cette entente nous cause une inquiétude par rapport à l'industrie maritime, mais elle contient d'autres mesures que nous trouvons quand même très intéressantes pour le Québec, notamment ce qui touche l'industrie pharmaceutique. Le Québec développe beaucoup de produits pharmaceutiques avec la Suisse. Il pourrait y avoir beaucoup d'échanges. En ce qui a trait à la Norvège, il y a le nickel. Une partie du Québec, l'Ungava, produit beaucoup de nickel. Sur ce plan, cela pourrait être intéressant et pourrait amplifier d'autres échanges. De plus, par rapport à l'Islande, il y a l'aluminium. L'aluminium est un produit important chez nous, et on l'exporte. Cet accord va favoriser davantage d'exportations.

Donc, on appuie le libre-échange au Québec, que ce soit avec les Américains ou lorsque certains accords sont profitables. Bien sûr, des accords comme celui qui a été signé avec la Colombie et qui ne respecte pas les droits...

Le vice-président: Je dois interrompre l'honorable député pour donner le temps de répondre à l'honorable député de Burnaby—New Westminster.

M. Peter Julian: Monsieur le Président, je reviens aux chantiers maritimes Davie: 1 100 travailleurs et travailleuses ont effectivement été congédiés depuis le mois de décembre. Comme je l'ai dit plus tôt, on ne sait pas quand il y aura un retour au travail.

Je sais que le député a fort bien travaillé au sein du Comité permanent du commerce international. Il sait qu'un défi existe pour la construction navale dans tout le pays. Au Québec, comme au Canada atlantique, comme en Colombie-Britannique, il y a un problème majeur. Une crise économique multiple sévit, entre autres à cause du manque d'action et des mauvaises décisions prises par ce gouvernement et le gouvernement précédent.

J'aimerais dire au député qu'il va falloir que le Bloc se joigne au NPD pour s'opposer à cette entente. En effet, on en connaît déjà l'impact, soit une perte d'emplois massive. Ce sont les experts de l'industrie qui disent cela, tout comme les travailleurs et les travailleuses au sein de cette industrie. Alors, si on veut maintenir ces emplois et établir réellement une politique stratégique autour de la construction navale au Canada, il faudra que les trois partis d'opposition s'unissent, et j'espère que le Bloc se joindra à nous.

Initiatives ministérielles

[Traduction]

M. Peter Stoffer (Sackville—Eastern Shore, NDP): Monsieur le Président, mon collègue d'Edmonton a raison. Le budget prévoit en effet 175 millions de dollars. C'est à notre avis suffisant pour permettre à l'industrie de fabriquer des canoës.

Les conservateurs savent très bien, comme on le leur a conseillé à maintes reprises, qu'il faut un investissement de 22 milliards de dollars. Cette somme nous permettrait de réparer notre flotte militaire, nos navires de la Garde côtière et nos traversiers, sans même parler de nouveaux navires.

L'ancien ministre de la Défense nous promettait trois brise-glaces armés. La promesse ne tient plus. On nous a parlé du *Diefenbaker*, mais nous ne savons pas où il en est. Ce projet à lui seul coûtera au moins 750 millions de dollars.

Nous avons très clairement demandé au gouvernement d'effectuer des investissements stratégiques, non seulement dans l'approvisionnement national, mais aussi pour aider nos chantiers navals — les cinq principaux ainsi que les autres — et pour protéger et promouvoir les emplois nécessaires. À long terme, nous pourrions créer de 5 000 à 7 000 emplois à temps plein hautement spécialisés.

Les principales recommandations contenues dans le rapport unanime paru en 2000 intitulé « Vaincre les obstacles vers la prospérité—Industrie canadienne de la construction navale » étaient le financement structuré des installations et les prêts accélérés pour immobilisations. Ce financement et ces prêts ont été accordés pendant un an, puis encore pendant deux ans. Nous avons demandé que ces mesures soient combinées pour aider l'industrie. Si de telles mesures étaient en place, l'accord avec l'AELE ne serait pas aussi nuisible. En l'absence de telles mesures, cet accord nuit beaucoup à l'industrie.

Que pense le député de cela?

• (1255)

M. Peter Julian: Monsieur le Président, le député de Sackville—Eastern Shore est le plus ardent défenseur de la construction navale au Canada. Je crois que des députés de tous les partis reconnaissent sa détermination à garder un secteur de la construction navale viable au Canada.

Nous sommes le pays qui a le plus long littoral au monde et notre industrie navale se meurt en raison de l'ineptie, des erreurs et de la négligence du gouvernement.

Le député a mentionné les engagements non respectés. Le gouvernement conservateur a rompu les promesses qu'il a faites à l'industrie de la construction navale comme il a brisé toutes ses autres promesses notamment celle de ne nommer personne au Sénat, celle de tenir des élections à date fixe et celles de respecter les engagements financiers qu'il a pris dans tous ses budgets.

Dans le secteur de la construction navale, des engagements ont été pris et rompus à maintes reprises. Je m'attends à ce que ce soit la même chose avec les sommes relativement modestes. Comme le député l'a souligné, il faut 22 milliards de dollars et non pas 175 milliards pour rattraper le retard au cours des prochaines années. Je prédis que même des sommes aussi modestes ne seront pas engagées parce que le gouvernement a rompu tous les autres engagements qu'il a pris au sujet de tels investissements. C'est tout à fait déplorable du point de vue des travailleurs du secteur dans tout le Canada.

M. Gerald Keddy (secrétaire parlementaire du ministre du Commerce international, PCC): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que j'interviens aujourd'hui dans ce débat sur l'accord de libre-

échange entre le Canada et le Liechtenstein, la Suisse, la Norvège et l'Islande.

J'ai écouté avec beaucoup de respect et d'intérêt les commentaires des partis de l'opposition et bien sûr les interventions des députés libéraux et bloquistes.

Les pays membres de l'Association européenne de libre-échange sont d'importants partenaires économiques pour le Canada: les exportations canadiennes ont atteint les 5,2 milliards de dollars en 2007, alors que les investissements réalisés au Canada ont atteint les 18,2 milliards de dollars au cours de cette même année.

Certains députés préféreraient passer ces données sous silence. D'autres aimeraient mieux présenter la réalité à leur manière, d'une façon très peu représentative de cet accord de libre-échange. À ces gens-là, je rappelle qu'il n'y a rien de secret dans tout cela. Tous les Canadiens qui suivent ce débat peuvent faire des recherches sur Internet. Ils peuvent obtenir une copie de l'accord. Le débat se poursuivra et ce dossier sera soumis au comité.

Il s'agit là purement et simplement d'un accord de libre-échange entre le Canada et certains États européens, le premier accord de libre-échange entre le Canada et quelque pays européen que ce soit.

La valeur des importations et des exportations, les montants prévus, tout cela ne diminuera pas au cours des années à venir. Les montants augmenteront. De plus, en vertu du programme du gouvernement conservateur en matière de libre-échange, nous ouvrirons nos frontières. Nous irons de l'avant sans nous préoccuper des critiques.

Nous n'avons rien contre les débats intelligents. Les débats raisonnables et rationnels sont positifs, mais les participants doivent être disposés à écouter. Nous devons être en mesure de nous asseoir à la table et de travailler de façon positive. Nous ne pouvons pas nous empêtrer dans des discours rétrogrades comme certains partis aiment bien le faire.

Je félicite le ministre et les fonctionnaires du ministère d'avoir réussi à signer cet accord et de l'avoir enfin présenté à la Chambre des communes. Cet accord permettra de renforcer la position du Canada au sein de l'économie mondiale, de créer des emplois et des possibilités au pays et de renforcer nos liens commerciaux.

Nous ne vivons pas sur une île. Certains de nos vis-à-vis parlent de protectionnisme et de la nécessité d'ériger des barrières. Ils commenceraient par dépenser tout leur argent au Canada et une fois les dollars et les emplois disparus, ils tenteraient de trouver quelqu'un d'autre à blâmer. Une partie de ce raisonnement économique et de cette discussion est tellement exagérée et l'hyperbole est tellement poussée que cela nuit au débat.

Comme le premier ministre l'a dit, l'incertitude économique mondiale fait ressortir l'importance et l'urgence d'élargir le commerce international et les relations au chapitre des investissements et d'améliorer l'accès au marché pour les produits canadiens. Le Canada est et a toujours été une nation commerçante.

Le récent discours du Trône confirme que le commerce et les investissements sont des enjeux prioritaires en cette période de crise économique. Le libre-échange permet aux entreprises canadiennes de soutenir la concurrence sur les marchés internationaux.

En tant que député de South Shore—St. Margaret's, une circonscription rurale de la Nouvelle-Écosse, je comprends très bien à quel point nos producteurs et nos fabricants dépendent d'un accès sûr et prévisible au marché mondial.

Il faut garder en tête que la moitié de ce que nous produisons au Canada est exportée. Nous devons à tout prix garantir que cette part de 50 p. 100 des produits que nous fabriquons accède à un marché dans l'économie mondiale. N'oublions pas qu'un emploi sur cinq au Canada est lié d'une certaine façon au commerce international.

• (1300)

C'est même encore plus dans South Shore—St. Margaret's, la circonscription que je représente. Je dirais que 75 p. 100 des emplois dans cette circonscription rurale de la Nouvelle-Écosse sont liés au commerce international.

Tous les produits de notre secteur forestier sont des produits à valeur ajoutée. Nous avons la papetière AbitibiBowater. Louisiana-Pacific fabrique des panneaux de bois. Presque tous leurs produits sont destinés à l'exportation. Bien sûr, certains de ces produits sont vendus sur le marché local, mais la majorité est exportée.

La majeure partie de nos produits de la pêche sont exportés. Quant à nos produits agricoles, bon nombre sont vendus sur le marché local, mais bon nombre sont exportés. Tous les produits du secteur manufacturier, qu'ils proviennent de Composite Atlantic ou d'un fabricant de meubles, sont destinés à l'exportation.

Je représente une circonscription côtière. Nous avons grandi à l'époque où les goélettes étaient l'épine dorsale du commerce international et nous revenons pour ainsi dire à cette époque.

Sans le commerce, il n'y aurait pas d'emplois dans nombre de régions au Canada.

Que ce soit par la signature de ce nouvel accord, dans le cadre de nos négociations avec la Jordanie ou grâce à l'engagement renouvelé du gouvernement à l'égard des Amériques, par la conclusion d'accords avec le Pérou et la Colombie, le gouvernement conservateur a montré qu'il était déterminé à fournir à nos producteurs et à nos exportateurs l'accès aux marchés mondiaux dont ils ont besoin pour réussir.

En uniformisant les règles du jeu — et c'est au gouvernement qu'il revient de le faire — nous ferons en sorte que nos fabricants et nos producteurs soutiennent la concurrence mondiale et réussissent dans leurs entreprises. En érigeant des barrières artificielles, nous n'avancerons jamais, nous ne pourrions jamais soutenir la concurrence mondiale.

L'accord de libre-échange Canada-AELE met l'accent sur l'élimination ou la réduction des droits, notamment sur toutes les marchandises non agricoles et certains produits agricoles d'exportation.

Du point de vue de l'agriculture, les producteurs et exportateurs canadiens profiteront de l'élimination ou de la réduction des droits sur l'exportation de produits agricoles clés, comme le blé dur, l'huile de canola, les aliments pour animaux de compagnie, les bleuets et une vaste gamme d'aliments transformés.

Sur le plan non agricole, l'accord de libre-échange éliminera tous les droits sur les exportations canadiennes vers les pays de l'AELE de produits aussi divers que l'aluminium, les cosmétiques, les vêtements, les édifices préfabriqués et les crevettes nordiques.

Les fabricants canadiens profiteront aussi d'une réduction du coût des intrants pour leur propre production.

Initiatives ministérielles

Les entreprises canadiennes présentes dans les pays de l'AELE profiteront des nouveaux liens commerciaux forgés par cet accord, qui faciliteront le transfert de marchandises entre leurs installations au Canada et dans les pays visés par le traité. De plus, ces entreprises seront bien placées pour récolter le fruit de relations d'affaires en Europe tout le long de la chaîne de valeur.

Vu l'importance du marché européen au sens large, l'accord prévoit également une plateforme stratégique dont les entreprises canadiennes pourront se servir pour accéder aux chaînes de valeur partout en Europe.

Cet accord de libre-échange prouve que notre gouvernement conservateur et le premier ministre ont bien l'intention d'aider nos entreprises à prospérer dans l'économie mondiale.

Nous avons aussi l'intention de prêter une oreille attentive aux préoccupations exprimées par les provinces, les territoires et le secteur privé lorsque nous négocions de tels accords. L'accord Canada-AELE en est un parfait exemple. Les négociateurs ont tenu de vastes consultations avec les acteurs du secteur privé, des provinces et des territoires afin de veiller à ce que leurs préoccupations et intérêts soient bien compris et reflétés dans les négociations. Nous conserverons cette approche d'ouverture et de consultation dans notre lutte pour accéder aux marchés partout dans le monde, que ce soit à l'OMC ou avec nos partenaires commerciaux bilatéraux et régionaux.

Permettez-moi de prendre un instant pour rappeler aux députés ce qui est arrivé à l'accord Canada-AELE au cours de la précédente législature. C'était le tout premier accord prêt à être présenté à la Chambre des communes en vertu de la nouvelle politique de notre gouvernement sur le dépôt des traités au Parlement.

Le Comité permanent du commerce international a choisi d'étudier l'accord et a produit un rapport plutôt favorable, dans lequel il a conclu que les retombées de l'accord en ce qui concerne l'accès aux marchés se feraient sentir surtout dans le domaine de l'agriculture et de l'agroalimentaire, ainsi que dans certains autres secteurs industriels. Le comité a reconnu que les gains commerciaux pourraient ouvrir la porte à un accord élargi qui couvrirait les services et les investissements.

• (1305)

Le comité a également voulu attirer l'attention sur plusieurs témoignages selon lesquels l'existence même d'un accord de libre-échange pouvait inciter les milieux d'affaires canadiens à explorer les occasions au Canada et au sein de l'AELE. Selon le rapport du comité, l'Accord de libre-échange Canada-AELE, en plus de réduire les droits tarifaires, pourrait agir comme catalyseur d'un accroissement du commerce, de l'investissement et de la coopération économique entre le Canada et les pays de l'AELE.

Tout en faisant état de certaines inquiétudes en matière de construction navale, le rapport a constaté également que le Canada était en mesure d'obtenir des périodes d'élimination progressive des droits sur 10 ans et 15 ans pour les produits les plus sensibles de cette industrie. La période d'élimination progressive de 10 ans, tout comme celle de 15 ans, englobe une période de transition initiale de 3 ans au cours de laquelle les droits actuels seront maintenus.

Notre gouvernement a négocié par produit des règles d'origine favorables pour les bateaux, ainsi que des dispositions particulières visant les réparations et les modifications.

Initiatives ministérielles

Enfin, l'accord de libre-échange Canada-AELE ne modifie en rien la politique d'achat au Canada du gouvernement visant les bateaux.

Le projet de loi de mise en oeuvre de l'accord de libre-échange Canada-AELE a été déposé en mai et adopté à l'étape de la deuxième lecture par un vote de 200 contre 21. Le projet de loi a été renvoyé au Comité permanent du commerce international de la Chambre des communes pour une étude plus poussée, mais il a cessé d'exister lorsque la dissolution du Parlement a mis fin à la 39^e législature. Nous présentons maintenant à nouveau le projet de loi de mise en vigueur.

Les négociations concernant l'Accord de libre-échange ont été amorcées en 1998. Elles ont été interrompues durant pratiquement six ans par le gouvernement précédent. C'est en juin 2007 que l'on a enfin annoncé qu'elles étaient terminées.

La mesure législative est importante. Elle a fait l'objet d'un long cheminement, ici au Parlement. J'invite mes collègues des autres partis à l'étudier. Ce projet de loi est avantageux pour le Canada et je crois pouvoir dire qu'il est avantageux également pour nos quatre partenaires commerciaux du groupe de l'AELE.

La mesure s'inscrit dans un contexte plus vaste. Elle fait partie de la stratégie de notre gouvernement en matière de commerce international. Dans un esprit d'ouverture, nous visons à conclure des accords de libre-échange partout dans le monde.

Nous avons signé des accords de libre-échange avec le Pérou et la Colombie. Nous avons renouvelé notre engagement à l'égard des Amériques et nous poursuivons notre travail avec la CARICOM, quatre pays d'Amérique centrale et le Panama, et nous venons de signer un accord technologique avec le Brésil. Tous ces accords sont importants pour le Canada. Les investissements étrangers directs du Canada se chiffrent en centaines de milliards de dollars pour les seules Amériques et nous souhaitons certainement raffermir nos liens et nos échanges commerciaux avec les pays des Amériques ainsi qu'avec ceux du reste du monde.

Depuis notre accession au pouvoir en 2006, nous avons signé des accords avec le Pérou, la Colombie et l'AELE. Nous avons également paraphé un accord de libre-échange avec la Jordanie. Nous travaillons actuellement à la négociation d'un accord avec quatre pays d'Amérique centrale, soit le Guatemala, le Salvador, le Nicaragua et le Honduras. Il y a aussi des négociations en cours avec le Panama, la Corée, la CARICOM et Singapour. Pour ce qui est de l'accord avec l'UE, on en est encore au stade exploratoire. On a également entamé des pourparlers sur la possibilité d'un accord avec l'Inde.

Ces accords assureront l'avenir du secteur manufacturier et des producteurs canadiens en leur garantissant l'accès aux marchés étrangers. Avec ces accords, nous avons mis en place un mécanisme de règlement des différends qui permettra à nos producteurs et à nos fabricants d'être sur un pied d'égalité avec leurs concurrents dans d'autres pays.

• (1310)

J'ai écouté avec un certain intérêt les interventions des députés libéraux et bloquistes. Une des préoccupations que suscite cette mesure législative concerne évidemment l'industrie de la construction navale. Je crois que notre politique d'achat au Canada d'abord devrait facilement apaiser ces inquiétudes. Nous sommes en train de construire 98 nouveaux navires pour la Garde côtière et d'en remettre à neuf 40 autres. Nous envisageons la construction d'un brise-glace de classe mondiale. Nous allons aussi remettre à neuf nos frégates.

Notre industrie de la construction navale est résiliente. Je crois qu'elle peut soutenir la concurrence et que nos travailleurs sont parmi les meilleurs au monde. Je ne comprends pas pourquoi un des partis à la Chambre n'a aucune confiance dans notre industrie de la construction navale et n'est pas prêt à la laisser se tailler une place sur le marché international. Pour une raison ou une autre, ce parti croit que cette industrie va s'effondrer si nous concluons de tels accords de libre-échange. Rien de ce que j'ai pu voir ou lire ne prouve que de telles craintes sont fondées.

Encore une fois, j'encourage tous les députés à avoir un débat libre et ouvert sur cet accord de libre-échange. C'est un bon accord, un accord progressiste. Il conduirait le Canada dans la bonne direction et nous donnerait des emplois et des possibilités pendant de nombreuses années.

[Français]

M. Guy André (Berthier—Maskinongé, BQ): Monsieur le Président, j'ai écouté ce qu'a dit mon collègue et j'aimerais qu'il réponde à ma question.

Comme on le sait, au Comité permanent du commerce international, nous avons déposé une motion pour soutenir davantage la construction de navires, soutenir notre politique maritime, finalement. J'aimerais l'entendre à ce sujet. Le gouvernement conservateur suivra-t-il les recommandations de cette motion dans le cadre de cet accord de libre-échange?

Au sein du budget, le gouvernement investit 175 millions de dollars pour l'acquisition de nouveaux navires à l'intention de la Garde côtière et pour les travaux de réfection des navires vieillissants. Or, nous savons qu'avec l'entente, nous pouvons favoriser des achats québécois et canadiens. J'aimerais savoir si le gouvernement conservateur fera en sorte de soutenir l'industrie maritime ici, au Québec et au Canada, et faire ce que la Norvège a fait précédemment. Ce pays est tout à fait prêt à faire face à cette entente et au libre-échange. Avec les nouveaux investissements, le gouvernement favorisera-t-il des achats québécois et canadiens?

• (1315)

[Traduction]

M. Gerald Keddy: Monsieur le Président, les préoccupations du secteur canadien de la construction navale sont bien évidemment prises en compte dans l'accord. Celui-ci prévoit l'élimination progressive des droits de douane, sur une période de 15 ans pour les produits les plus sensibles de l'industrie, et sur une période de 10 ans pour les autres produits sensibles de l'industrie.

L'industrie se préoccupait de la période d'élimination progressive relativement aux navires temporairement exportés aux pays de l'AELE aux fins de réparations et de modifications. Nous avons répondu à ces préoccupations.

Dans le projet d'accord, nous avons répondu aux préoccupations de l'industrie à propos des règles d'origine applicables aux navires; celles-ci répondent précisément à ses demandes.

Pour ce qui est des marchés publics, nous appuyons l'industrie en veillant à ce que le gouvernement s'approvisionne avant tout au Canada, tout comme dans les autres accords de libre-échange.

Les gouvernements fédéral et provinciaux continueront d'avoir le droit d'accorder la priorité aux chantiers canadiens pour l'achat, la location, la réparation ou le carénage de navires comme les traversiers et les frégates.

L'accord reconnaît également l'importance du marché national des approvisionnements publics pour l'industrie de la construction navale.

Initiatives ministérielles

La mesure la plus importante que nous avons prise concerne le Mécanisme de financement structuré, que nous avons renouvelé en 2007 en investissant 50 millions de dollars sur une période de trois ans pour réduire le coût de l'achat de navires construits au Canada.

L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.): Monsieur le Président, le député a déclaré que les conservateurs ont pris les mesures qui s'imposaient pour l'industrie de la construction navale et qu'ils ont donné suite aux préoccupations qu'elle a exprimées. Pourrait-il nous présenter des lettres à cet effet venant d'intervenants de l'industrie de la construction navale? Jusqu'ici, les seules lettres qui ont été lues à la Chambre des communes indiquent que ce secteur ne serait pas satisfait d'un tel accord.

Deuxièmement, comme le député a énuméré une liste d'accords de libre-échange négociés, je réitère ce qu'a dit notre porte-parole en matière de commerce. Nous ne sommes pas convaincus que le gouvernement tienne suffisamment compte des droits de la personne dans certains accords de libre-échange, non dans celui dont il est actuellement question. Nous estimons que les conservateurs devraient se pencher sur la question avec certains pays.

Ma question est liée à des préoccupations soulevées durant le débat concernant les subventions de longue durée accordées à l'industrie de la construction navale en Norvège. Que ferait le Canada pour aider l'industrie de la construction navale canadienne à composer avec cette situation advenant la conclusion d'un tel accord?

M. Gerald Keddy: Monsieur le Président, cette observation sur les droits de la personne est certes intéressante. Dans le cas de tous les accords de libre-échange que nous négocions au nom du Canada, nous examinons automatiquement la question des droits de la personne et celle des pratiques de travail. C'est incontournable. Aucun accord de libre-échange n'est négocié sans qu'on tienne compte des droits de la personne, des pratiques de travail et des droits des travailleurs. C'est assuré.

Encore une fois, je répète que nous avons abondamment consulté l'industrie de la construction navale. Je suis persuadé que certains secteurs n'accepteront jamais le document final, mais à titre de parlementaires, nous devons le juger dans son ensemble. Cet accord vise l'élimination progressive des barrières tarifaires entre les pays de l'AELE et le Canada. L'Islande, le Liechtenstein, la Suisse, la Norvège et le Canada bénéficieront tous d'une augmentation des échanges commerciaux et d'une réduction des barrières tarifaires.

Dans le monde entier, on craint réellement de voir resurgir le spectre de la vieille politique de protectionnisme, particulièrement en cette période de crise économique. Il est facile de trouver des coupables et de dire qu'on ne fait pas suffisamment. Si on laisse le protectionnisme s'emparer du monde comme ce fut le cas avant la Grande Crise des années 1930, tout le monde y perdra. On n'aura plus à se préoccuper de la protection des emplois parce qu'il n'y en aura tout simplement plus.

•(1320)

M. Peter Stoffer (Sackville—Eastern Shore, NP): Monsieur le Président, le député de la Nouvelle-Écosse dit ne pas comprendre pourquoi nous, néo-démocrates, ne comprenons pas certains des aspects de ce dont il parlait. Que le député lise l'exposé que M. Andrew McArthur a présenté au Comité du commerce international le 2 avril 2008; il comprendra ce que nous trouvons si inquiétant en ce moment.

Lors de négociations commerciales, il faut renoncer à quelque chose pour obtenir autre chose en retour. À mon avis, on a accordé un accès considérable à notre industrie de la construction navale afin

d'avoir accès à des produits pharmaceutiques ou autres. Les États-Unis d'Amérique concluent des ententes de libre-échange un peu partout dans le monde depuis 1924 et, dans tous les cas, le secteur maritime et de la construction navale a été exclu. Ce pays est notre principal partenaire commercial. Quelque 75 p. 100 à 80 p. 100 de nos échanges commerciaux s'effectuent avec les États-Unis. Si les États-Unis excluent l'industrie stratégique de la construction navale et des services maritimes des ententes commerciales qu'ils concluent un peu partout dans le monde, pourquoi le Canada ne pourrait-il pas en faire autant?

Comment se fait-il que, malgré les réductions tarifaires, nos constructeurs de navires doivent subir d'énormes pressions, alors que la Norvège subventionne grassement son industrie de la construction navale depuis plus de 30 ans? Si le député pense que nous n'avons pas confiance en nos constructeurs, qu'il se détrompe. Il a cependant raison de dire que nous devons conclure à l'échelle internationale des ententes commerciales qui favorisent le développement des exportations et permettent l'échange d'idées. C'est le propre des ententes commerciales d'être profitables aux deux parties.

L'AELE comporte de bons éléments que nous approuvons. Le hic, c'est qu'une industrie d'une importance aussi vitale que la construction navale ne devrait pas être laissée pour compte. Je crois savoir que, dans le dernier budget, on a affecté 175 millions de dollars à l'acquisition de divers petits bâtiments et à certaines réparations. Pourtant, le député et son gouvernement ne sont pas sans savoir que des investissements particuliers seraient nécessaires aux fins des activités de production et de réparation effectuées au pays. On ne parle pas des débouchés pour le secteur des hydrocarbures et de tout le reste, seulement de l'élément national de l'équation qui aurait besoin d'un financement de plus de 22 milliards de dollars sur 20 ans.

Pourquoi ne pas avoir réclamé une disposition d'exclusion comme l'ont fait nos amis américains?

M. Gerald Keddy: Monsieur le Président, une disposition d'exclusion est prévue pour les acquisitions faites par le gouvernement fédéral et, certainement, par les provinces. Les tarifs demeureront inchangés pendant trois ans. Il y aura élimination graduelle des tarifs, sur une période de 15 ans, pour les secteurs les plus vulnérables de la construction navale, et sur une période de 10 ans pour les autres secteurs de cette industrie.

Je ne sais pas trop quoi dire. J'étais présent au comité lors de la comparution de M. McArthur et je ne me souviens pas y avoir vu le député. Je lui conseillerais par conséquent de lire la déposition du témoin.

Je réalise que la construction navale comporte certains aspects vulnérables. Cela s'explique par le fait que cette industrie, qui a un potentiel énorme, n'a cependant pas reçu beaucoup de soutien au cours des dix dernières années.

Je continue de croire que, si notre industrie pouvait compter sur un financement adéquat et de bonnes possibilités d'accès aux marchés mondiaux, nos travailleurs pourraient soutenir la concurrence de n'importe quels autres travailleurs dans le monde entier.

•(1325)

L'hon. Keith Martin (Esquimalt—Juan de Fuca, Lib.): Monsieur le Président, je suis ravi de prendre la parole au sujet de ce projet de loi extrêmement important, la Loi de mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange Canada-AELE, un accord entre le Canada et l'Islande, la Norvège, la Suisse et le Liechtenstein.

Initiatives ministérielles

Ce projet de loi s'inscrit dans une tendance générale, appuyée par la plupart des députés à la Chambre, vers l'accroissement du commerce bilatéral, la réduction des barrières tarifaires et non tarifaires et la mobilité accrue de la main-d'oeuvre. Nous avons constaté dans le passé que la suppression de ces barrières améliorerait substantiellement la productivité, la santé et le bien-être de la population. Davantage de Canadiens ont un emploi. Le niveau de vie dans le pays a augmenté. Grâce à la suppression de ces barrières, les gens ont davantage d'argent dans leurs poches.

Le Canada est un pays commerçant, mais il n'est pas suffisamment peuplé pour pouvoir fabriquer à coût raisonnable les produits que nos concitoyens veulent et dont ils ont besoin.

Si nous renversons la vapeur et décidions d'accroître le protectionnisme et d'élever des barrières autour de nous, l'histoire nous a appris que ce serait pire pour notre pays. Cela semble parfois aller à l'encontre de nos perceptions, mais, en réalité, l'érection de barrières a pour effet d'augmenter le coût des produits ici et de réduire le nombre de travailleurs. Elle fait monter le taux de chômage.

Ce dont nous voulons tous nous assurer, cependant, c'est que toute entente commerciale que nous avons conclue avec d'autres pays nous permettra de participer à des échanges commerciaux équitables et que des barrières, tarifaires ou non, ne pourront pas être érigées en douce.

Le Parti libéral appuiera le renvoi de ce projet de loi au comité pour que nous puissions, en collaboration avec nos collègues de tous les partis, nous assurer que cet accord qui nous permettrait d'améliorer le commerce avec ces quatre pays européens sera équitable pour les consommateurs et les travailleurs canadiens. C'est ce que nous voulons, en fin de compte.

Nous avons une occasion exceptionnelle d'être le lieu de transit entre les deux plus grandes zones d'échanges commerciaux du monde, l'Union européenne et l'Amérique du Nord. Si le Canada pouvait occuper cette place, et cet accord nous le permet, imaginez ce que cela ferait pour notre pays. Cela accroîtrait l'emploi, augmenterait la quantité d'argent dont disposent les Canadiens et réduirait le chômage et, en fin de compte, cela améliorerait la santé et le bien-être de nos citoyens.

Nous avons également la possibilité, à ce moment-ci, dans notre position unique, d'ajouter à l'accord commercial différentes modalités qui sont parfois omises. Je fais allusion à des modalités portant, par exemple, sur la sécurité des travailleurs, les avantages sociaux, les conditions de travail et la protection de l'environnement. On passe parfois toutes ces choses sous silence dans ces accords. Certains pays parties aux accords peuvent jouir d'un avantage injuste du fait qu'ils ne garantissent pas à leurs travailleurs un milieu de travail sûr et un juste salaire, ou qu'ils ne prennent pas les mesures que nous jugeons tous nécessaires pour protéger l'environnement.

En fait, l'absence de telles mesures pourrait non seulement nuire aux travailleurs, mais aussi avoir des conséquences au-delà des frontières. Imaginez les effets provoqués par certains pays ayant des comportements nuisibles à l'environnement. Les dommages causés à l'environnement franchissent les frontières et d'autres pays, dont le nôtre, peuvent en subir les conséquences. Prenons l'exemple de l'ancienne Union soviétique. On y produisait des matières nucléaires. En Sibérie, en Russie, les déchets étaient simplement déposés sur le sol. Ces matériaux radioactifs, dont la vie est très longue, se sont retrouvés dans la chaîne alimentaire, qui ne connaît aucune frontière, jusqu'en Arctique, où ils sont consommés par les Inuits. Les

habitants du Nord ont donc dans le corps des concentrations très élevées de matières toxiques à longue durée et cancérigènes.

● (1330)

En fait, on pourrait considérer certaines espèces végétales et animales du Nord, les grands mammifères, notamment les baleines qui s'échouent, comme des produits toxiques. En effet, les baleines consomment des animaux qui ont eux-mêmes ingéré des produits contaminés plus bas dans la chaîne alimentaire, entraînant une bioaccumulation de produits toxiques.

Voici où je veux en venir. Il appartient à chacun d'entre nous de s'assurer que les accords commerciaux que nous signons prévoient des mesures de protection adéquate pour les travailleurs et l'environnement. C'est ce que nous avons ici l'occasion de faire.

Les activités commerciales ont augmenté de 6 p. 100 par année ces 10 à 15 dernières années, ce qui représente le double du rythme d'augmentation de la production mondiale. Cela a un effet très important sur l'architecture financière mondiale. Nous savons aussi que les barrières tarifaires ont baissé. Alors qu'elles étaient d'environ 25 p. 100 dans les années 1980, elles tournent aujourd'hui autour de 10 p. 100, ce qui est bien.

L'Organisation mondiale du commerce a un rôle à jouer en la matière. Cependant, bien que beaucoup de chemin ait été parcouru, le Canada a encore beaucoup de difficulté à faire respecter les accords qui existent déjà, et c'est l'un de mes arguments principaux. Les règles qu'on s'est engagé à respecter reposent sur la confiance. Les pays se font confiance les uns aux autres. Il y a des règles.

Comme c'est le cas dans la plupart des accords internationaux, le problème vient en partie de l'absence de mécanismes adéquats pour faire respecter les règles. Autrement dit, la protection prévue est sans effet réel. On constate même que les mécanismes existants permettent à certains pays d'abuser de leur position et de faire du tort aux pays qui suivent les règles.

Je vous donne quelques exemples. Jetons un coup d'oeil à certaines situations urgentes dans le monde d'aujourd'hui.

La croissance du prix des aliments est l'une des causes de l'insécurité alimentaire qui sévit, pour diverses raisons, dans de vastes régions du monde. À certains endroits, il s'agit d'une insécurité chronique, alors qu'à d'autres endroits, l'insécurité surgit sporadiquement.

Le monde dispose des technologies et des capacités nécessaires pour prévenir une bonne partie de cette insécurité, qui existe simplement parce que les accords commerciaux en vigueur actuellement permettent à certaines choses de se produire, alors que ce ne devrait pas être le cas.

Les biocarburants sont un exemple de ce genre de choses. On se précipite actuellement pour produire des biocarburants. Cette ruée a changé l'usage que l'on faisait des terres où poussaient autrefois le nyssa sylvestre, le blé et des légumes. Des producteurs privent les gens des produits qu'ils consommaient. Que font ces producteurs? Ils font pousser du maïs, et ce n'est pas du maïs pour l'alimentation, mais plutôt pour la production de biocarburants.

Ce changement n'a pas seulement causé une hausse du prix des aliments en raison de la diminution de la superficie des terres servant à la production de nourriture, mais il a aussi un effet plutôt pervers: lorsque le maïs sert à la production de biocarburants, le rendement énergétique est en fait négatif. On retire moins d'énergie de ce carburant qu'on doit en mettre pour le produire. À première vue, la production de biocarburants peut apparaître comme une bonne idée parce qu'elle permet de réduire la consommation de carburants fossiles, mais cette production est en réalité néfaste sur le plan environnemental, parce qu'il faut consommer davantage de carburants fossiles pour produire le maïs, par rapport à la quantité de ces carburants qui est économisée en fin de compte. En tant que produit organique servant à produire des biocarburants, le maïs n'est pas un choix très efficace sur le plan énergétique.

De plus, nous produisons des biocarburants sur des terres qui serviraient autrement à la production d'aliments, ce qui entraîne une diminution de produits alimentaires.

La situation empire. Dans l'Amazonie, qui est l'un des poumons de la planète, de grandes parties de la forêt tropicale vierge sont détruites pour faire place à la production de maïs devant être transformé en biocarburants. Nous sommes en train d'endommager et de détruire un puits de carbone. Ce puits de carbone, qui permettrait normalement de faire disparaître le gaz carbonique de l'atmosphère, rétrécit, ce qui accroît le phénomène du réchauffement climatique.

• (1335)

Il y a bien sûr bon nombre de facteurs en cause, mais lorsque nous concluons une entente commerciale, nous devons nous assurer qu'elle ne peut donner lieu à aucune interprétation abusive risquant de nuire à notre environnement et à notre économie et d'ébranler notre situation en matière d'énergie.

Dans cette optique, l'un de nos grands défis sera d'établir un lien entre notre politique commerciale et notre politique énergétique. Personne n'a encore réussi à le faire. Étant un exportateur net de combustibles fossiles, le Canada a, à mon avis, une chance extraordinaire et très importante de pouvoir établir un lien entre sa politique énergétique et sa politique commerciale. Si nous arrivons à le faire, nous serons en mesure de lutter contre l'un des grands défis des temps modernes, c'est-à-dire le réchauffement climatique.

C'est plus important que jamais parce que nous entrons dans une période très dangereuse.

Il existe des boucles de rétroaction sur notre planète. Le dioxyde de carbone produit retombe dans la nature et il est généralement absorbé par les océans, les terres humides et les forêts. Toutefois, lorsque nous détruisons les terres humides et les forêts, la capacité d'absorption du dioxyde de carbone diminue et la température augmente. Lorsque la température augmente, la capacité d'absorption des océans, qui figurent parmi les plus importants puits de carbone, diminue à son tour, ce qui entraîne une augmentation du dioxyde de carbone.

Cela a des répercussions énormes pour nous dans le Nord, où il y a du pergélisol. Il y a beaucoup de méthane dans le pergélisol, mais il y reste enfermé tant que le pergélisol ne fond pas. Le méthane a une capacité de réchauffement de la température de la planète 25 fois plus grande que le dioxyde de carbone. Les députés comprennent bien ce que cela veut dire: la température augmente, le pergélisol fond et des quantités massives de méthane sont alors libérées dans l'environnement. Il y a donc augmentation géométrique des émissions de gaz à effet de serre, les émissions qui causent le

réchauffement climatique. Comme on peut le voir, c'est un cercle vicieux.

On ne peut plus négliger ces questions. Les liens entre la déforestation, la hausse des températures et la destruction des terres humides sont évidents.

J'aimerais vous faire part d'une idée que le gouvernement pourrait mettre à profit. Nous payons des gens pour qu'ils plantent des arbres. Or, il faut de 25 à 50 ans à un arbre pour qu'il atteigne une taille appréciable. Sa capacité d'absorption des gaz à effet de serre est proportionnelle à sa taille.

Imaginons-nous plutôt que nous avons payé des gens pour qu'on ne coupe pas d'arbres. Pourquoi payer des gens pour planter des arbres minuscules au lieu de protéger nos forêts et nos terres humides? La capacité d'absorption des forêts et des terres humides sera bien plus grande que la capacité d'absorption de ces petits arbres qui prendront de 25 à 50 ans à atteindre une taille appréciable.

La conférence de Copenhague aura lieu plus tard cette année. Nous devons saisir l'occasion qui nous est offerte d'aborder de façon innovatrice le réchauffement planétaire et la protection de nos terres humides et de nos grandes forêts, qui sont des puits incroyables pour l'absorption du dioxyde de carbone. Nous ne pouvons pas nous permettre d'attendre une génération avant d'agir. Nous pouvons agir maintenant. J'implore le gouvernement d'aborder les choses de façon innovatrice lors de la conférence de Copenhague et de trouver des moyens d'investir dans la protection des habitats, particulièrement des habitats essentiels.

Le Cameroun a lancé une idée intéressante il y a environ un an. Ce pays dispose d'un vaste territoire en Afrique occidentale, un territoire qui jouxte deux grandes réserves. Le territoire en question est un habitat sauvage et un très grand puits de carbone. Le gouvernement camerounais a proposé de louer ce territoire un dollar l'acre. Il était prêt à faire cela.

Grâce à ce type d'idée innovatrice, les pays peuvent investir de façon à ce que les gens en bénéficient. Et on évite ainsi de ravager ces territoires sauvages, sachant fort bien que la déforestation a des effets environnementaux nuisibles.

• (1340)

Je veux également parler de la nécessité d'un nouveau Bretton Woods.

Je l'ai déjà dit, une des principales raisons de la crise financière actuelle, c'est l'échec des structures du système financier mondial. Il existe certaines règles dans ce système, mais elles n'ont pas été modifiées ou modernisées pour tenir compte des changements rapides qui surviennent dans les économies nationales et de leur interdépendance accrue. En fait, c'est là le fondement du projet de loi à l'étude aujourd'hui.

Puisque le Canada se trouve entre les deux plus grands blocs commerciaux du monde, nous avons la possibilité de proposer un nouveau Bretton Woods qui, par exemple, donnerait du mordant au Fonds monétaire international et le doterait des mécanismes d'exécution nécessaires pour que nous ayons un système commercial libre et juste.

Nos amis du NPD ont parlé avec raison de la nécessité d'un commerce équitable. Nous avons la possibilité d'y parvenir tout en nous occupant, je le répète, du traitement des travailleurs, de leur santé et de leurs conditions de travail et aussi en incluant la protection de l'environnement dans les accords que nous signons. C'est là le genre d'éléments dont nous devons nous occuper. En fait, ce sont des questions qu'un nouveau Bretton Woods devrait régler.

Initiatives ministérielles

Le mécanisme d'exécution pose évidemment un grand défi. En ce moment, certains pays prennent des mesures que je qualifierais de sournoises, pour ne pas dire plus.

Je vous donne l'exemple de la Chine, où le yuan est sous-évalué de 20 à 60 p. 100. La capacité de la Chine de garder sa monnaie à une valeur de 20 à 60 p. 100 inférieure à notre monnaie donne à ce pays un avantage injuste en matière d'exportations. Nos produits deviennent relativement non concurrentiels en raison de cet énorme avantage que se donne la Chine en gardant artificiellement la valeur de sa monnaie trop faible.

Nous avons besoin d'un mécanisme pour empêcher les autres pays d'ériger des barrières non tarifaires qui échappent à la structure financière, mais qui avantagent très nettement leurs producteurs. Cela ne doit pas se produire. Ce genre de comportement a un impact négatif direct sur nos producteurs, nos travailleurs, nos entreprises et notre économie.

À l'heure actuelle, nous n'avons aucun mécanisme efficace du genre. Nous savons également que les plaintes formulées ne sont pas étudiées rapidement. Il faut parfois attendre deux ou trois ans ou même plus. Nous avons vécu une expérience semblable dans nos différends sur le bois d'oeuvre avec les États-Unis.

Le gouvernement a une belle occasion de travailler avec les autres partis et la communauté internationale, de changer la structure internationale, de la présenter sous un jour nouveau et de s'assurer que la structure financière actuelle cadre avec les économies intégrées d'aujourd'hui, des économies que l'on n'avait pas imaginées à l'époque des accords de Bretton Woods rédigés après la Deuxième Guerre mondiale. Il est important de comprendre qu'à cette époque, on n'avait pas imaginé la structure financière que nous avons aujourd'hui. C'est très important de faire cela.

Je veux également parler d'une question qui fait la une des journaux aujourd'hui, soit le commerce avec les États-Unis et les tendances protectionnistes du président Obama.

Nous devons faire comprendre très clairement que ce genre de comportements et de barrières a contribué à la Crise des années 1930. Sinon, cela nuira à nos deux pays. Tout le monde en ressentira les répercussions. Ce genre de comportement crée un cercle vicieux et tout le monde y perd.

• (1345)

Le Parti libéral sera d'accord pour renvoyer le projet de loi au comité. Nous voulons l'améliorer. Nos députés ont de très bonnes idées. Ils travailleront en comité pour s'assurer que ce projet de loi est dans l'intérêt de nos travailleurs, de notre économie et de notre environnement, et ainsi veiller à ce que le Canada puisse être aussi concurrentiel dans la nouvelle structure internationale de 2009 que peuvent l'être nos travailleurs.

M. Peter Stoffer (Sackville—Eastern Shore, NPD): Monsieur le Président, je remercie mon collègue d'avoir parlé d'un nouveau Bretton Woods. Il a tout à fait raison. Il est temps d'aborder ce problème. Je voudrais aussi parler des pourparlers de Pugwash.

Puisque nous dévions un instant des accords de libre-échange, pourquoi ne pas de nouveau proposer la motion de James R. Tobin, qui a été adoptée ici en 1999, visant une taxe de 0,001 p. 100 sur la spéculation financière. Cela fournirait des capitaux de démarrage pour aider les pays du monde qui sont dans une situation désespérée, mais qui veulent vraiment s'en sortir. Cet argent serait toujours à leur disposition pour les aider.

En 2003, le ministre des Finances de l'époque, M. Manley, a dit que l'industrie de la construction navale était en déclin, ce qui a

découragé beaucoup de gens oeuvrant dans l'industrie. Essentiellement, le ministre des Finances disait que cette industrie n'avait plus d'avenir au pays.

Le parti du député est sur le point d'appuyer une entente pour renvoyer le projet de loi à un comité. Je peux comprendre cela parce qu'on espère que, au comité, on tentera de le corriger. Le député représente une des plus belles régions du pays, l'île de Vancouver. Toutefois, les chantiers de Victoria ne sont pas très loin et de nombreux gens de l'île travaillent dans les chantiers de Washington.

Nous savons que, depuis 1924, les États-Unis ont demandé que l'industrie navale et l'industrie de la construction navale soient exclues de tous les accords de libre-échange qu'ils ont signés. Pourquoi alors le député et les membres de son parti n'appuieraient-ils pas une exclusion de la même industrie? Notre plus grand partenaire commercial le fait, alors nous devrions aussi pouvoir le faire dans le but de protéger et de promouvoir cette industrie d'une importance vitale.

L'hon. Keith Martin: Monsieur le Président, mon collègue vit sur l'autre côte canadienne, qui est aussi très belle. Nous vivons dans deux des plus beaux endroits, qui se situent aux deux extrémités du pays.

En ce qui concerne la question de la construction navale, en tant que députés de l'opposition, nous formons la majorité des membres du comité, et nous avons la possibilité de changer la politique gouvernementale.

C'est une belle occasion. Nous partageons tous les deux une passion pour l'industrie de la construction navale. Certains d'entre nous ont envisagé une solution. Les entreprises canadiennes doivent actuellement payer une taxe à l'importation quand elles achètent un bateau à l'étranger. Malheureusement, cette taxe est versée au Trésor. La solution consisterait à mettre cette taxe dans un fonds. Le secteur privé verserait le même montant d'argent dans le fonds, et ces sommes pourraient être utilisées pour la remise en état de nos industries de la construction navale et de la construction. Cela nous permettrait de soutenir la concurrence, plus particulièrement dans le secteur de la production de navires de taille moyenne.

Si on parle à des représentants des chantiers navals de Washington et de notre ministère de la Défense nationale, on apprend qu'il nous serait possible de construire des navires ici, au Canada, pendant les 20 prochaines années avec un leadership adéquat de la part de notre gouvernement. Je demande seulement que celui-ci collabore avec nous à l'atteinte de cet objectif.

Mme Kirsty Duncan (Etobicoke-Nord, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais remercier le député de son excellente intervention. Il a mentionné que le processus d'approvisionnement devait être équitable et créer des emplois pour le Canada. Que pense-t-il du récent contrat d'acquisition de 1 300 camions militaires conclu avec la compagnie Navistar International aux États-Unis? Il semble que le gouvernement ait oublié le fait qu'il a investi 30 millions de dollars dans l'usine de camions Navistar à Chatham en 2003.

Le député croit-il qu'on a perdu une occasion de stimuler l'économie à une période où le secteur de la fabrication est à son plus bas?

Initiatives ministérielles

L'hon. Keith Martin: Monsieur le Président, j'aimerais citer un autre exemple d'actualité. Les aéronefs de recherche et de sauvetage à voilure fixe qui remplaceront les Buffalo font actuellement l'objet d'un appel d'offres. Cependant, Viking Air, une entreprise canadienne située à Victoria, ne peut y répondre. C'est là une violation de notre responsabilité et de notre devoir, non seulement envers les membres des Forces canadiennes, mais aussi envers les travailleurs canadiens.

C'est le même problème que dans l'exemple des camions qu'a soulevé la députée dans son excellente question.

Tout ce que nous demandons au gouvernement, c'est de permettre aux entreprises canadiennes de faire concurrence à armes égales pour des produits comme des camions et les aéronefs de recherche et de sauvetage à voilure fixe qui remplaceront les Buffalo.

Cette question ne disparaîtra pas. Viking Air et d'autres entreprises canadiennes doivent pouvoir faire concurrence aux autres entreprises pour les produits que le gouvernement, notamment le MDN, souhaite acheter.

• (1350)

L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.): Monsieur le Président, c'est étonnant puisque le gouvernement, comme on l'a répété maintes fois ce matin, est en mesure de faire une exception pour les marchés militaires; la dernière question et la réponse du député sont donc assez troublantes.

Puisque les accords de Bretton Woods ne tiennent plus, nous serions reconnaissants au député de formuler d'autres suggestions au sujet du nouvel ordre financier.

J'aimerais féliciter le député d'avoir parlé du cercle vicieux du réchauffement climatique. J'ajouterais qu'à mesure que la glace blanche disparaît et que le méthane gelé dans l'océan est libéré, la noirceur attire plus de chaleur; c'est un gros problème pour nous. Les changements climatiques sont plus graves dans le Nord que partout ailleurs. Compte tenu des circonstances et de tout le potentiel à exploiter dans cette région, le Canada a perdu l'estime du reste du monde dans les affaires arctiques depuis que les conservateurs ont éliminé le poste d'ambassadeur de l'Arctique.

L'hon. Keith Martin: Monsieur le Président, je remercie mon collègue du Yukon pour son travail inlassable au nom des gens de sa circonscription et de tout le Nord. Plus que quiconque à la Chambre, il connaît les effets des changements climatiques sur le territoire qu'il représente. Il voit chaque jour leurs effets sur les gens.

Je voulais en venir au fait que le gouvernement a l'occasion de réfléchir clairement et d'innover en cette période de restructuration financière en fusionnant politique énergétique et politique commerciale. Ces deux éléments peuvent et doivent aller de pair. Il faudra que les pays collaborent pour changer l'OMC et le FMI et faire en sorte que l'OMC et le FMI travaillent de concert pour lutter pour les droits des travailleurs, les soins de santé et l'environnement.

Je vais approfondir les points soulevés par mon collègue.

En ce qui concerne les boucles de rétroaction, on ne peut faire marche arrière. Une fois activées, ces boucles de rétroaction causeront une série d'événements qui seront impossibles à arrêter. La disparition des puits de carbone, des terres humides et des forêts et la hausse de la température, qui entraînera la fonte des glaces et l'expulsion de méthane — un gaz 25 fois plus puissant que le dioxyde de carbone en ce qui concerne l'effet de serre —, activeront ces boucles de rétroaction irréversibles.

Les pays avec lesquels nous forçons un accord de libre-échange sont aussi touchés par ce phénomène. Les changements de courants

dans l'Atlantique Nord auront des effets cataclysmiques sur l'agriculture et l'économie dans ces régions, surtout au Canada.

M. Peter Stoffer: Monsieur le Président, je vais poser de nouveau ma question au député.

Dans le contexte de l'accord avec l'AELE, son parti appuiera-t-il l'exclusion du secteur de la construction navale et de l'industrie maritime, un peu comme ce que font les Américains?

L'hon. Keith Martin: Monsieur le Président, je répondrai de nouveau en disant que nous devons travailler ensemble pour que les travailleurs canadiens soient protégés et que l'économie canadienne donne son plein rendement.

Pour ce qui est du secteur de la construction navale, je lui poserai à mon tour une question. Appuiera-t-il la proposition que j'ai soumise à la Chambre, à savoir que la taxe à l'importation sur les navires soit versée dans un fonds spécial, auquel le secteur privé devrait contribuer et qui servirait à moderniser notre capacité en matière de construction navale afin que nous puissions soutenir la concurrence internationale dans ce secteur important?

[Français]

M. Guy André (Berthier—Maskinongé, BQ): Monsieur le Président, j'ai le plaisir d'intervenir aujourd'hui sur le projet de loi C-2, loi qui permet l'entrée en vigueur de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États de l'Association européenne de libre-échange. Cette association comprend quatre pays, c'est-à-dire la Norvège, l'Islande, le Liechtenstein et la Suisse.

Comme certains de mes collègues l'ont déjà mentionné ce matin, c'est la seconde fois que le Parlement étudie le projet de loi qui assure la mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange avec l'Association européenne de libre-échange. En effet, lors de la deuxième session de la 39^e législature, le projet de loi C-55 avait été adopté en deuxième lecture, mais n'a pu être complété avant la fin de la 39^e législature, le 7 septembre 2008.

Le projet de loi C-2 que nous étudions aujourd'hui est identique au projet de loi C-55. Je tiens à réitérer que le Bloc québécois appuiera ce projet de loi car nous estimons qu'il offre des perspectives commerciales intéressantes pour le Québec. Il est toutefois important de souligner que cette initiative économique, bien que très positive pour le Québec, soulève certaines inquiétudes que j'élaborerai plus tard dans mon intervention.

Comme on le sait, plusieurs de nos entreprises québécoises dépendent des exportations pour assurer leur croissance. Toutefois, 85 p. 100 de nos exportations vont vers les États-Unis. Il faut donc diversifier davantage le libre-échange.

Déclarations de députés

Les exportations internationales représentent près du tiers du PIB du Québec. Or, notre économie, et on s'en rend compte douloureusement tous les jours, est beaucoup trop dépendante de celle des États-Unis. Lorsqu'il y a une récession ou une baisse de consommation comme nous le vivons présentement avec les Américains, le tout jumelé à l'offensive marquée des pays émergents comme la Chine, l'Inde et le Brésil, on constate qu'on a de plus en plus de difficultés à maintenir notre part de marché avec les États-Unis et donc à favoriser la croissance de nos entreprises manufacturières. Le résultat pour le Québec a été dommageable car plus de 150 000 emplois manufacturiers ont été perdus au cours des cinq dernières années, dont plus de 80 000 depuis l'arrivée du Parti conservateur.

La circonscription que j'ai l'honneur de représenter, Berthier—Maskinongé, a été durement touchée par les pertes d'emploi dans le secteur manufacturier, plus particulièrement dans les secteurs du meuble et du textile. Si nous étions moins dépendants du marché américain et plus diversifiés dans nos relations commerciales, notre secteur manufacturier serait, j'en suis convaincu, moins secoué.

C'est dans cet esprit que l'accord que nous étudions aujourd'hui devient une initiative intéressante car il offre également des occasions nouvelles pour nos entreprises québécoises. Par exemple, comme le Québec, la Suisse possède une industrie pharmaceutique très importante, vigoureuse et innovatrice, surtout en ce qui concerne les médicaments d'origine. Il n'est pas surprenant qu'au Canada, le Québec occupe le premier rang dans le domaine du médicament d'origine en raison de son bassin de chercheurs qualifiés et de son régime fiscal avantageux sur ce plan. On peut donc facilement imaginer que pour pénétrer plus facilement le marché des États-Unis...

Je crois que je vais maintenant interrompre mon discours et reprendre après la période des questions orales.

• (1355)

Le vice-président: Quinze minutes seront imparties au député de Berthier—Maskinongé après la période des questions orales.

C'est maintenant le temps des déclarations de députés, et le député de Brandon—Souris a la parole.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

LEE CLARK

M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC): Monsieur le Président, c'est avec tristesse que nous avons appris, l'été dernier, la nouvelle du décès d'un érudit et d'un politicien fédéral qui a été au service de Brandon—Souris.

M. Lee Clark a perdu la vie dans un accident d'équitation à sa maison de retraite du lac Metigosh, où il a passé de nombreuses années de bonheur pendant sa retraite, au coeur de la nature. Il a laissé dans le deuil son épouse Barb, ses deux filles et ses trois petits-enfants.

Lee a obtenu son doctorat et il a fait partie du personnel de l'Université de Brandon avant de devenir notre député de 1983 à 1993. Il est retourné à l'Université de Brandon jusqu'au moment de sa retraite officielle en 1998.

Lee Clark a vécu comme un éducateur et un politicien dévoué, un bénévole infatigable et, ce qui est plus important encore, il a été un époux, un père et un grand-père exceptionnel. Ceux qui ont eu la

chance de connaître Lee Clark savent que c'était un homme de talent qui faisait le travail de façon discrète. Il ne demandait pas de félicitations en retour, mais il éprouvait de la satisfaction à pouvoir aider ceux qui étaient dans le besoin.

Ceux d'entre nous qui ont connu M. Lee Clark ont été comblés. Je demande à la Chambre de ne pas oublier la vie d'un de nos grands Canadiens, M. Lee Clark.

* * *

• (1400)

FREDERICK GORDON BRADLEY

M. Scott Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor, Lib.): Monsieur le Président, le 10 décembre 2008, Terre-Neuve-et-Labrador et plus particulièrement la petite ville historique de Bonavista ont été profondément attristées par le décès inattendu de Frederick Gordon Bradley.

M. Bradley était le fils du regretté sénateur F. Gordon Bradley et de feu Ethel Louise Bradley.

Homme d'affaires prospère, il a passé la majeure partie de sa vie au service de la collectivité. Il a été longtemps conseiller municipal et maire de Bonavista. Il a également créé le service des incendies de la ville, formé de bénévoles, dans les années 1960. Il s'intéressait principalement à l'histoire et au patrimoine. Conteur d'histoires passionné, il aimait chercher et rassembler de l'information sur le passé.

M. Bradley a longtemps fait partie de la direction de la Newfoundland Historical Society et a rempli un mandat au conseil d'administration de la Heritage Foundation of Newfoundland and Labrador. En 2006, il a reçu le prix du patrimoine de Terre-Neuve-et-Labrador en reconnaissance de sa contribution soutenue à la préservation de l'histoire et du patrimoine de la province.

Son décès prématuré laisse dans la ville de Bonavista et dans Terre-Neuve-et-Labrador un immense vide qui sera difficile à combler.

* * *

[Français]

L'AFRIQUE DE L'EST

Mme Johanne Deschamps (Laurentides—Labelle, BQ): Monsieur le Président, en cette 19^e Semaine du développement international, il importe de rappeler que l'Organisation pour l'alimentation et l'agriculture a récemment demandé à ses pays membres d'accroître leurs investissements dans les zones rurales de l'Afrique de l'Est dotées d'un potentiel élevé de production agricole, afin qu'ils puissent faire face à la crise alimentaire.

Alors que la plupart des ressources sont affectées à l'aide alimentaire, peu d'investissements sont faits en matière d'agriculture. Et lorsque des sommes y sont dédiées, la majeure partie de celles-ci le sont dans des zones très dégradées. Il importe que les zones détenant un potentiel plus élevé de production agricole se voient attribuer un soutien financier plus important afin que soient obtenus des excédents qui pourraient nourrir les populations pauvres.

Il serait aussi souhaitable de collaborer avec ces pays afin d'y implanter un système de gestion de l'offre. Ce serait un moyen adéquat pour ces agriculteurs de mieux contrôler leur production. Voilà une solution durable à la crise alimentaire en Afrique de l'Est.

[Traduction]

L'HOLOCAUSTE

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, on lutte partout dans le monde contre le déni de l'Holocauste et le Canada peut être fier des efforts déployés pour contrer l'extrémiste Ernst Zundel. C'est pourquoi les parlementaires canadiens doivent prendre position contre la décision du Vatican d'accueillir de nouveau en son sein l'évêque Richard Williamson, un partisan notoire des mensonges de Zundel.

Williamson a vanté Zundel du haut de sa chaire dans une église canadienne. Il a frayé avec des défenseurs de Zundel et il continue de tenir ces propos grotesques selon lesquels aucun Juif n'est mort dans les chambres à gaz. En réintégrant Williamson dans ses fonctions, l'Église fait preuve d'une indifférence surprenante à l'égard de la lutte internationale contre le déni de l'Holocauste.

L'an dernier, Williamson n'était qu'un compagnon de voyage de Zundel. Aujourd'hui, grâce au Vatican, il est l'antisémite le plus célèbre au monde. Même si le Nouveau Parti démocratique accueille favorablement la tentative de l'Église de rassurer la communauté juive internationale, rien de moins qu'une condamnation totale de cette décision n'est acceptable à l'heure actuelle.

* * *

DICK ILLINGWORTH

Mme Lois Brown (Newmarket—Aurora, PCC): Monsieur le Président, j'interviens à la Chambre aujourd'hui pour rendre hommage à Dick Illingworth, un des citoyens les plus respectés d'Aurora, à l'occasion de son récent départ à la retraite. À l'âge impressionnant de 92 ans, M. Illingworth a pris sa retraite du journalisme.

Après de nombreuses années passées dans l'Aviation royale canadienne, M. Illingworth a servi la collectivité d'Aurora en tant que commissaire d'école, conseiller municipal, puis maire avant d'entreprendre sa carrière dans le milieu du journalisme et de la radiodiffusion en 1985.

M. Illingworth a commencé sa carrière en radiodiffusion en animant des émissions sur la chaîne de télévision communautaire locale, Aurora Cable. Son émission, *Our Town*, était consacrée à l'actualité, et la chronique qu'il écrivait régulièrement dans *The Auroran*, sous le titre « Bouquets & Brickbats », était tantôt cinglante, tantôt dithyrambique.

Les politiciens étaient sa cible préférée et ses compliments étaient appréciés à leur juste valeur. Il terminait toujours sa chronique comme suit: « Je m'appelle Dick Illingworth et c'est comme ça que je vois les choses. »

Toute la collectivité se joint à moi pour remercier M. Illingworth de sa contribution à notre collectivité.

* * *

LE SUPER BOWL

M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.): Monsieur le Président, hier les Canadiens et les Américains ont regardé à la télévision ce merveilleux spectacle sportif qu'est le Super Bowl.

Toutefois, il n'y avait pas de partisans plus ardents que mes voisins, Don et Evelyn Berger, les parents du botteur des Steelers de Pittsburgh, Mitch Berger, le seul joueur canadien sur le terrain.

Mitch a grandi à Delta où il jouait du football communautaire, et il a obtenu son diplôme de l'école secondaire de Delta-Nord. Ses parents, sa collectivité et son pays sont très fiers de lui.

Déclarations de députés

Je demande à tous les députés de se joindre à moi pour féliciter Mitch Berger de Delta-Nord, le seul joueur canadien membre de l'équipe championne du Super Bowl.

* * *

● (1405)

LA GRC

Mme Joy Smith (Kildonan—St. Paul, PCC): Monsieur le Président, vendredi dernier, Dennis Cheeseman et son beau-frère ont été condamnés pour leur participation au meurtre de quatre agents de la GRC il y a presque quatre ans, à Mayerthorpe, en Alberta. L'un de ces hommes a dit à un agent de police banalisé qu'il savait que James Roszko avait l'intention de tuer ces quatre agents ce jour-là.

Imaginez la détresse des épouses, des enfants, des parents et des grands-parents des agents assassinés qui continuent à essayer de faire face à la disparition tragique de ces êtres qu'ils aimaient. Ces courageux agents étaient: l'agent Brock Myrol, l'agent Peter Schiemann, l'agent Anthony Gordon et l'agent Leo Johnston.

Il est de notre devoir, en tant que députés, de rendre hommage à ces jeunes agents de la GRC qui ont perdu la vie dans l'exercice de leurs fonctions. De nombreux agents de la GRC se trouvent sur la Colline cette semaine. En communion avec eux, souvenons-nous du sacrifice ultime de ces agents en cette journée fatidique.

* * *

[Français]

LÉONARD OTIS

M. Jean-Yves Roy (Haute-Gaspésie—La Mitis—Matane—Matapédia, BQ): Monsieur le Président, la Coalition urgence rurale du Bas-Saint-Laurent a rendu hommage récemment à M. Léonard Otis. Âgé de 84 ans, il est l'un des plus fervents défenseurs québécois de la forêt. Né sur une ferme à Saint-Damase, dans ma circonscription, Léonard Otis s'est engagé pour une exploitation saine de la forêt au service des hommes et non du capital. Ce pionnier du syndicalisme agricole et forestier a occupé de nombreux postes dans ce secteur pendant plus d'une quarantaine d'années. Il s'est fait l'ardent promoteur de la ferme forestière, qui est un exemple parfait du développement durable.

Léonard Otis a toujours soutenu que « nous avons le devoir de préserver la forêt pour la transmettre en héritage à ceux et celles qui viendront après nous ». Homme de courage et de conviction, M. Otis nous a montré le chemin d'un développement régional harmonieux.

* * *

INFOROUTE SANTÉ DU CANADA

Mme Sylvie Boucher (Beauport—Limoulu, PCC): Monsieur le Président, Inforoute Santé du Canada est un programme innovateur conçu afin d'améliorer la sécurité des patients, d'aider les professionnels de la santé publique et de réduire les coûts en établissant un système de dossiers de santé électroniques.

J'ai le plaisir de voir que le budget de 2009 prévoit l'octroi de 500 millions de dollars à Inforoute Santé du Canada pour appuyer l'atteinte du but d'établir des dossiers de santé électroniques pour 50 p. 100 des Canadiens d'ici à 2010. Si l'on ajoute l'investissement prévu dans le budget de 2007, l'ensemble du financement s'élève à près de 1 milliard de dollars.

Déclarations de députés

C'est une mesure concrète et un autre exemple de la façon dont le budget de 2009 investit de manière stratégique dans la santé et la sécurité des Canadiens. J'espère que tous les députés de l'opposition agiront comme il se doit et appuieront ce budget.

* * *

[Traduction]

LE SRI LANKA

L'hon. Judy Sgro (York-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, je demande au gouvernement d'agir immédiatement pour mettre fin à la crise humanitaire au Sri Lanka. Ce pays est en train d'être dévasté par une escalade de la violence. Les Nations Unies ont indiqué leur inquiétude au sujet des violations des droits de la personne qu'entraîne cette reprise de la guerre civile. Le regain de violence au Sri Lanka est la cause des souffrances des déplacés.

Il faut augmenter l'aide humanitaire immédiatement. Il aurait déjà fallu agir depuis longtemps. Le drame est en train de causer la perte de milliers de victimes innocentes, et nombre d'entre elles ont perdu des êtres chers.

J'ai soulevé cette question à la Chambre des communes auparavant, et je vais continuer de la soulever jusqu'à ce que le gouvernement passe à l'action, assume son rôle de chef de file au nom de tous les Canadiens et favorise la recherche d'une solution pacifique à ce conflit. J'aimerais remercier les nombreux électeurs qui ont communiqué avec mon bureau.

Les Canadiens s'attendent à ce que leur gouvernement agisse pour aider la population du Sri Lanka. Il faut agir dès maintenant pour faire cesser immédiatement la violence ayant causé tant de morts et pour instaurer une paix durable au Sri Lanka.

* * *

• (1410)

LES DROITS DE LA PERSONNE

M. Scott Reid (Lanark—Frontenac—Lennox and Addington, PCC): Monsieur le Président, vendredi soir dernier, des vandales armés ont fait irruption dans la synagogue Mariperez de Caracas. Ils ont agressé un garde de sécurité et passé plusieurs heures à peindre des graffitis antisémites et anti-Israël sur les murs de ce lieu de culte.

Les Canadiens dénoncent unanimement ces actes barbares et profondément offensants, tout comme ils le font chaque fois que des actes d'antisémitisme se produisent n'importe où au monde. De tels actes constituent un affront aux valeurs des Canadiens et de tous les gens civilisés. Les actes de haine commis contre quelque religion que ce soit méritent d'être condamnés et puisque l'antisémitisme est à la base de toutes les autres formes de fanatisme religieux et racial, cette attaque nous incite à réagir de façon catégorique et immédiate.

C'est dans cette optique que les Canadiens tiennent à faire preuve de leur solidarité avec les Vénézuéliens et à dénoncer ces actes barbares.

* * *

LE MOIS DE L'HISTOIRE DES NOIRS

Mme Megan Leslie (Halifax, NPD): Monsieur le Président, je suis heureuse aujourd'hui de souligner le Mois de l'histoire des Noirs, une occasion de se rappeler les combats, les victoires et les contributions des Afro-Canadiens. Halifax a été le théâtre de certains des événements les plus importants de cette histoire, dont le chemin de fer clandestin et le déplacement injuste des habitants d'Africville.

Aujourd'hui, la Société canadienne des postes a émis un nouveau timbre rendant hommage à Rosemary Brown, la première Noire à occuper une charge publique au Canada. Mme Brown a été une force positive de changement en tant qu'élue et a pavé la voie à d'autres leaders, dont Donald Oliver, Daurene Lewis, la première Noire à être élue maire au Canada, Wayne Adams, le premier député noir de l'Assemblée législative de la Nouvelle-Écosse, et Irvine Carvery, le premier Néo-Écossais d'origine africaine à être élu président de la Commission scolaire régionale de Halifax.

Ce ne sont là que quelques-uns des acteurs de notre riche histoire. En ce Mois de l'histoire de Noirs, j'offre à tous mes meilleurs vœux.

* * *

L'HYMNE NATIONAL

M. Rob Moore (Fundy Royal, PCC): Monsieur le Président, notre hymne national est source de fierté et il nous unit d'un océan à l'autre.

Trois de mes collègues conservateurs du Nouveau-Brunswick ont pris la parole à la Chambre vendredi dernier pour demander que l'interdiction de chanter le *Ô Canada* la matin dans une école de ma province soit levée.

Je suis fier de faire savoir à la Chambre que le *Ô Canada* sera à nouveau chanté tous les matins par les élèves de l'école primaire Belleisle.

La position adoptée par la Chambre et par le gouvernement contre l'interdiction a peut-être joué un rôle dans le revirement, mais personne n'a joué un plus grand rôle que Julia Boyd, la jeune élève qui a porté la question à l'attention de la population.

Au nom de tous les députés de ce côté-ci de la Chambre, nous remercions Julia de s'être portée à la défense du Canada.

* * *

[Français]

LE MOIS DE L'HISTOIRE DES NOIRS

Mme Ève-Mary Thāi Thi Lac (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ): Monsieur le Président, cette année plus que jamais, le Mois de l'histoire des Noirs est un moment privilégié pour commémorer l'histoire de personnes qui ont construit avec l'ensemble des peuples la grande histoire de l'humanité, et ce, par leur apport concret à notre société.

Il y a quelques mois seulement, nous assistions à un grand événement, à un grand moment dans l'histoire des Noirs et dans l'histoire commune, soit l'élection du premier président américain noir. Le nouvel élu a démontré, comme l'avaient fait avant lui MM. Martin Luther King et Nelson Mandela, qu'avec un rêve et en y consacrant énergie et volonté, on peut faire tomber des barrières et rendre possible ce qu'on aurait pu croire impensable avant.

Le Bloc québécois sera fier de participer aux activités entourant le Mois de l'histoire des Noirs. Puisse-t-il être véhicule de fierté et d'espoir, car c'est ensemble que nous devons combattre l'intolérance et faire équipe devant les défis que nous avons à relever.

* * *

LE LIBRE-ÉCHANGE

Mme Lise Zarac (LaSalle—Émard, Lib.): Monsieur le Président, les contrecoups de la crise économique mondiale renvoient des échos inquiétants au sud de la frontière.

Questions orales

La nouvelle administration du président Obama a mis sur pied un ambitieux programme gouvernemental de relance économique, et nous l'en félicitons. Cependant, certains détails soulèvent à juste titre de l'inquiétude.

C'est le cas de la clause stipulant que l'acier utilisé dans les ouvrages d'infrastructures, prévus dans le plan de relance, soit exclusivement de fabrication américaine.

Il s'agit là d'une mesure protectionniste à peine voilée. Si elle devait se matérialiser, plusieurs milliers d'emplois sidérurgiques au pays seraient menacés. Rien qu'au Québec, on estime que si cette mesure allait de l'avant, c'est 2 000 emplois qui seraient menacés.

Il n'est pas trop tard. Les conservateurs se doivent de rappeler à nos partenaires américains leurs obligations en vertu de l'ALENA. Les politiques de libre-échange ont beaucoup fait pour améliorer la prospérité et la compétitivité des entreprises canadiennes et américaines. Les conservateurs se doivent de veiller à ce que cela continue.

* * *

• (1415)

[Traduction]

LE SERVICE CORRECTIONNEL DU CANADA

M. Blake Richards (Wild Rose, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour souligner le travail que le gouvernement conservateur a accompli au chapitre de la lutte contre les drogues dans nos prisons fédérales.

Une prison fédérale se trouve à quelques milles de la ferme familiale où j'ai grandi. Je sais trop bien que la consommation de drogue est un phénomène courant dans nos prisons et que, pour les gangs, c'est une source de revenu et une manière d'assurer leur emprise.

C'est un grave problème que nous négligeons depuis des décennies. Notre gouvernement conservateur s'y attaque maintenant de façon déterminée, en employant des moyens innovateurs.

Nous avons engagé des ressources importantes pour mettre en oeuvre une stratégie antidrogue qui nous aidera beaucoup, dans les cinq prochaines années, à détecter et à éliminer la drogue dans nos prisons fédérales.

Outre ces initiatives, Service correctionnel Canada a aussi adopté une politique de tolérance zéro face aux drogues, pour mieux cerner le problème et mieux protéger le personnel des prisons. L'élimination de la drogue dans les prisons est un pas important vers la réadaptation des délinquants et la création d'un milieu plus sûr dans nos prisons fédérales. Je suis fier de dire que c'est un pas qui a été fait par le gouvernement conservateur.

QUESTIONS ORALES

[Traduction]

LE COMMERCE

M. Michael Ignatieff (chef de l'opposition, Lib.): Monsieur le Président, les mesures protectionnistes envisagées par le Congrès américain ne visent pas seulement le fer et l'acier canadiens, mais aussi tous les produits manufacturés importés qui sont utilisés dans les projets de travaux publics. Le Canada risque de perdre des milliers d'emplois et des milliards de dollars en exportations.

Cette mesure législative américaine n'est pas apparue du jour au lendemain. Comment le gouvernement a-t-il pu ainsi se faire prendre au dépourvu? Que fait-il actuellement pour s'assurer que les Canadiens ne voient pas d'autres emplois se faire emporter par cette vague de protectionnisme américain?

L'hon. Stockwell Day (ministre du Commerce international et ministre de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, PCC): Monsieur le Président, ce qui se passe actuellement chez nos voisins du Sud en ce qui concerne ce dossier nous préoccupe énormément. J'ai rencontré le représentant intérimaire au Commerce des États-Unis au cours du week-end. Il a pris note des remarques que le premier ministre a faites à ce sujet la semaine dernière à la Chambre des communes ainsi que des remarques que moi et d'autres avons faites.

Non seulement nous avons clairement exprimé nos préoccupations, mais nous communiquons quotidiennement avec diverses personnes aux États-Unis et les mettons en garde contre les dangers de tels mouvements protectionnistes. Elles disent que cette situation les préoccupe également et cherchent des façons d'atténuer les effets de cette mesure.

M. Michael Ignatieff (chef de l'opposition, Lib.): Monsieur le Président, je ferai remarquer que le ministre a rencontré son homologue après que la mesure législative eut été adoptée à la Chambre des représentants, ce qui veut dire que les conservateurs ont raté leur première chance. Ils ont raté leur chance de tuer dans l'oeuf cette mesure législative ou de la faire modifier au moment de son étude à la Chambre des représentants.

C'est maintenant le Sénat américain qui en est saisi. Quelles démarches le gouvernement fait-il actuellement, tant auprès de l'administration qu'auprès du Congrès, pour veiller à ce que le Canada soit exclu de ces mesures protectionnistes?

L'hon. Stockwell Day (ministre du Commerce international et ministre de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, PCC): Monsieur le Président, le député ayant passé les 30 dernières années aux États-Unis, on aurait pu s'attendre à ce qu'il sache que nous ne nous immisçons pas dans le processus de rédaction des lois aux États-Unis, pas plus que les Américains ne le font chez nous.

Cette affaire nous préoccupe énormément. La disposition qui a été ajoutée à la dernière minute à la mesure législative dont le Sénat américain est actuellement saisi ne vise pas seulement le fer et l'acier. Elle pourrait s'appliquer à une foule d'autres produits. C'est pourquoi nous défendons nos intérêts avec acharnement dans ce dossier et nous espérons une solution qui permettra d'atténuer les effets de cette mesure.

[Français]

M. Michael Ignatieff (chef de l'opposition, Lib.): Monsieur le Président, ce ministre du Commerce international est revenu de son voyage à Davos en disant qu'il était modérément encouragé par sa rencontre avec son homologue américain — modérément encouragé dans une situation où 2 000 emplois pourraient être supprimés rien qu'au Québec! Les Canadiens n'ont pas besoin de paroles vides. Ils veulent que cette législation soit changée.

Que fait ce gouvernement à Washington, maintenant, pour protéger les emplois canadiens du protectionnisme américain?

Questions orales

L'hon. Stockwell Day (ministre du Commerce international et ministre de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, PCC): Monsieur le Président, plus de 2 000 emplois peuvent possiblement être touchés dans la belle province de Québec, mais aussi beaucoup d'emplois peuvent l'être partout au pays et dans le monde. Non seulement le Canada est préoccupé par la situation, mais d'autres pays le sont aussi. Nous continuerons de mentionner notre préoccupation. Nous continuerons de présenter des solutions possibles. Si nous continuons ainsi, il est possible d'en arriver à une solution.

• (1420)

L'hon. Bob Rae (Toronto-Centre, Lib.): Monsieur le Président, pour ce qui est des pluies acides et de la situation du bois d'oeuvre, on a fait un effort extraordinaire de publicité aux États-Unis et un effort de lobbying auprès du Congrès et du Sénat.

Ma question s'adresse au ministre. Où est le même effort à ce sujet qui est tellement important pour la population canadienne?

L'hon. Stockwell Day (ministre du Commerce international et ministre de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, PCC): Monsieur le Président, j'apprécie le fait que mon collègue mentionne les interventions de l'ancien gouvernement conservateur qui a apporté des changements à la situation.

C'est aussi important de remarquer que cela prend beaucoup de temps. Ce n'est pas quelque chose qu'on peut faire en juste une nuit ou deux jours. C'est pourquoi nous sommes préoccupés. Et c'est pourquoi aussi des industries américaines sont engagées vis-à-vis de cette situation; elles comprennent que c'est un grand problème qui peut toucher les échanges mondiaux.

[Traduction]

L'hon. Bob Rae (Toronto-Centre, Lib.): Monsieur le Président, le problème c'est le temps. Le Congrès a adopté le projet de loi très rapidement et celui-ci est maintenant devant le Sénat, qui pourrait aussi l'adopter très rapidement.

Je ne partage pas l'opinion du ministre, qui a déclaré que nous n'avions pas à nous mêler des affaires du Congrès. Tous les ambassadeurs canadiens à Washington ces 25 dernières années ont déclaré exactement l'inverse: c'est là que nous devrions porter le combat et c'est là que nous devrions nous activer et c'est ce que nous devrions faire au nom des entreprises et des travailleurs canadiens.

L'hon. Stockwell Day (ministre du Commerce international et ministre de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, PCC): Monsieur le Président, si le député tient autant que ses semblables l'affirment à la collaboration, il devrait au moins faire des déclarations exactes. Ce que j'ai dit tout à l'heure c'est que nous ne nous mêlons habituellement pas de la rédaction des lois des États-Unis. Le député devrait faire des déclarations exactes dans ce dossier.

Il se trompe aussi lorsqu'il affirme que le Congrès a adopté le projet de loi. Il a été adopté par la Chambre des représentants. Le projet de loi devra ensuite être adopté par le Sénat. Les deux doivent s'entendre. C'est cela le Congrès.

Nous agissons rapidement. Nous faisons connaître notre point de vue et nous sommes entendus.

[Français]

M. Gilles Dupeppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, le plan de relance du président américain, Barack Obama, contient une clause protectionniste qui contreviendrait aux règles de l'OMC et de l'ALENA et qui, du coup, menacerait 2 000 emplois au Québec. Le premier ministre a promis d'en parler à son homologue américain lors de sa visite le 19 février prochain. Or, il est fort

possible que ce plan soit déjà adopté par le Sénat américain au moment de leur rencontre.

Est-ce que le premier ministre s'engage à appeler le président Obama le plus tôt possible pour lui demander de modifier cette clause, ce qui pourrait éviter une bataille juridique interminable, comme cela a été le cas avec le bois d'oeuvre?

L'hon. Stockwell Day (ministre du Commerce international et ministre de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, PCC): Monsieur le Président, c'est exactement notre but d'avoir possiblement une solution avant que le président arrive ici au Canada. Je ne sais pas si c'est possible, mais c'est notre direction et c'est notre but d'avoir une solution avant.

M. Gilles Dupeppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, il est possible d'encourager l'achat local tout en respectant les règles de l'OMC et de l'ALENA. Cette politique d'achat permettrait, pour des raisons de sécurité par exemple, que certains achats d'équipements soient faits au niveau local.

Alors qu'on est en pleine crise économique et que plusieurs industries tirent le diable par la queue, pourquoi le gouvernement ne se dote-t-il pas d'une politique d'achat local qui respecte les règles de l'OMC et de l'ALENA?

L'hon. Stockwell Day (ministre du Commerce international et ministre de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, PCC): Monsieur le Président, à notre avis, les produits canadiens sont les plus efficaces et les meilleurs au monde, mais il appartient aux individus qui veulent les produits de décider s'ils veulent les acheter. Nous continuons à encourager les gens à considérer les produits et les services canadiens. Il y a aussi des occasions où il est nécessaire d'acheter canadien. Nous allons continuer à encourager cette direction.

M. Serge Cardin (Sherbrooke, BQ): Monsieur le Président, il est possible de donner préférence à des industries locales pour la construction de matériel, et ce, dans le respect des dispositions de l'ALENA et de l'OMC. En matière de sécurité, notamment, rien n'interdit au gouvernement de faire construire au Canada, entre autres au Québec, les camions qu'il destine à l'armée.

Pourquoi le gouvernement refuse-t-il de se prévaloir de ces exemptions et préfère-t-il confier ses contrats de fournitures militaires à des firmes étrangères, une décision illogique en ces temps de ralentissement économique?

• (1425)

L'hon. Peter MacKay (ministre de la Défense nationale et ministre de la porte d'entrée de l'Atlantique, PCC): Monsieur le Président, avec cet enjeu, il est clair que les Forces canadiennes ont besoin d'une certaine sorte de camions.

[Traduction]

Dans le cas de ce marché d'acquisition, nous avons reçu, compte tenu de l'exigence dollar pour dollar, la totalité du coût du marché, qui s'élève à environ 274 millions de dollars. Une bonne partie du travail sur les composantes de ce camion sera faite au Canada. Une bonne partie du service se fera évidemment au Canada, dans les différentes bases militaires où ces camions, essentiels aux Forces canadiennes, seront utilisés.

[Français]

M. Serge Cardin (Sherbrooke, BQ): Monsieur le Président, l'industrie québécoise veut sa part des retombées qui découlent des contrats militaires. Un an après l'octroi du contrat à Boeing et Lockheed, l'industrie aéronautique est incapable de confirmer si les contrats octroyés totalisent 660 millions de dollars.

Questions orales

Est-ce que le ministre de l'Industrie reconnaît que le Québec n'a pas la part qui lui revient?

L'hon. Tony Clement (ministre de l'Industrie, PCC): Monsieur le Président, notre gouvernement reconnaît l'importance de l'industrie aérospatiale pour l'économie. C'est évidemment une partie très importante de l'économie du Québec, mais également de l'économie de tout le pays.

Nous appuyons cette industrie dans nos budgets de 2008 et de 2009. Cette industrie représente une partie de notre plan économique pour le Canada et pour le Québec aussi. Nous appuyons bien sûr un plan d'action du Canada qui pourrait investir dans les industries de l'avenir, comme c'est le cas de l'industrie aérospatiale.

* * *

[Traduction]

LES RESSOURCES HUMAINES ET LE DÉVELOPPEMENT DES COMPÉTENCES

L'hon. Jack Layton (Toronto—Danforth, NPD): Monsieur le Président, vendredi, la ministre des Ressources humaines a insulté des centaines de milliers de Canadiens qui, sans en être responsables, se retrouvent sans emploi. Au sujet du programme d'assurance-emploi, la ministre a dit: « Nous ne voulons pas que ce soit lucratif pour eux de rester à la maison et de se faire payer. »

Le premier ministre partage-t-il l'avis de la ministre selon lequel les chômeurs canadiens cherchent simplement une façon de rester à la maison et d'obtenir des paiements lucratifs du gouvernement ou exigera-t-il que la ministre leur présente des excuses?

L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC): Monsieur le Président, c'est une tragédie quand un travailleur perd son emploi. De ce côté-ci de la Chambre, nous le comprenons, mais nous estimons que lorsqu'il y a encore de nombreux postes à combler à l'échelle du pays et, en fait, que les entreprises n'arrivent pas à trouver assez d'employés possédant les compétences nécessaires pour occuper ces postes, il est important que les gens retournent sur le marché du travail, qu'ils aient la possibilité d'acquérir les compétences voulues pour occuper les emplois non seulement d'aujourd'hui, mais également de demain. Nous estimons que les travailleurs doivent avoir cette possibilité. Or, c'est précisément ce que nous offrons dans le Plan d'action économique.

L'hon. Jack Layton (Toronto—Danforth, NPD): Monsieur le Président, je ne crois pas avoir entendu d'excuses. J'estime que la ministre a plutôt jeté de l'huile sur le feu.

La ministre et le gouvernement semblent croire que les Canadiens préféreraient en quelque sorte rester à la maison et recevoir de l'argent du gouvernement plutôt que de travailler. C'est tout simplement faux. Si les conservateurs passaient un peu de temps avec les centaines de milliers de travailleurs qui perdent actuellement leur emploi, ils pourraient peut-être comprendre. Les Canadiens ne veulent pas rester à la maison et se faire payer. Ils tentent de garder leur maison. Voilà ce qu'ils essaient de faire. Ils veulent conserver leur emploi.

La ministre pourrait-elle au moins se lever et présenter ses excuses aux chômeurs qu'elle a insultés?

L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC): Monsieur le Président, nous voulons que les Canadiens aient la possibilité de travailler, de rapporter de la nourriture à la maison et de subvenir aux besoins de leur famille, et de le faire dans la dignité.

Les excuses devraient venir du député et de ses acolytes qui ne cessent de dire que les gens de plus de 50 ans ne peuvent acquérir les compétences pour occuper de nouveaux emplois. Ils veulent les mettre au rancart. Nous, nous avons confiance en ces travailleurs.

[Français]

L'hon. Jack Layton (Toronto—Danforth, NPD): Monsieur le Président, la ministre responsable de l'assurance-emploi pense que les gens veulent rester à la maison, vivre la belle vie et vivre au crochet de l'État. C'est ce qu'elle a dit, et c'est la base du problème.

C'est comme quand le premier ministre a traité les gens des Maritimes de « *losers* ». C'est la même attitude qu'ils ont maintenant.

La ministre doit s'excuser parce que les chômeurs sont insultés. Ce qu'ils veulent, c'est un vrai emploi, pas des insultes de la part de la ministre.

• (1430)

L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC): Monsieur le Président, c'est exactement ce que nous leur offrons. Nous offrons de l'entraînement et de la formation pour qu'ils se trouvent de bons emplois futurs.

C'est nous qui leur procurerons cet entraînement et cette formation, et c'est eux qui ont voté contre.

* * *

[Traduction]

LES PAIEMENTS DE PÉRÉQUATION

L'hon. Ujjal Dosanjh (Vancouver-Sud, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement modifie, unilatéralement et sans aucune consultation, la formule de péréquation. Cela veut dire que des provinces comme Terre-Neuve-et-Labrador recevront beaucoup moins d'argent. Ce n'est certainement pas la bonne façon de gérer une fédération.

Le premier ministre pourrait-il dire à la Chambre pourquoi le gouvernement gère la fédération en foulant aux pieds les relations fédérales-provinciales?

L'hon. Jim Flaherty (ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, il est certain que l'égalité de traitement de toutes les provinces est l'un des principes de la péréquation. Or, c'est à cela que nous nous employons. Aucune province ne peut choisir la croissance illimitée de ses paiements de péréquation, que ce soit par des accords ou par une mesure de péréquation officielle. Or, c'est justement ce que vise Terre-Neuve-et-Labrador.

Nous croyons à l'équité pour tous au Canada. C'est la raison pour laquelle la croissance des revenus liés à des accords et à la péréquation est équitable...

Le Président: Le député de Vancouver-Sud a la parole.

L'hon. Ujjal Dosanjh (Vancouver-Sud, Lib.): Monsieur le Président, le ministre tient des propos tout à fait insensés.

Il aura beau tenter d'éluder la question, le gouvernement fédéral a la responsabilité de bien faire fonctionner notre fédération. Or, le gouvernement actuel s'emploie à démolir les relations fédérales-provinciales.

Comment le premier ministre peut-il garantir à la Chambre que le projet de loi d'exécution du budget ne servira pas à régler des comptes politiques avec un premier ministre ou une province?

Questions orales

L'hon. Jim Flaherty (ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, en tous cas, le projet de loi d'exécution du budget ne servira pas à permettre à une province de recevoir des paiements illimités. Nous invitons toutes les provinces à être raisonnables et à accepter que tous les paiements de péréquation augmenteront en fonction du taux de croissance de l'économie, sans exception, y compris ceux de Terre-Neuve-et-Labrador.

Si le député de la Colombie-Britannique ne comprend pas la question, je l'invite à passer à mon bureau immédiatement après la période des questions. Nous y tiendrons une séance d'information justement sur cette question, à l'intention de l'opposition libérale.

[Français]

L'hon. Marlene Jennings (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, Lib.): Monsieur le Président, honte à ce gouvernement conservateur pour avoir modifié sans consultation la formule de péréquation! La décision de ce gouvernement ne tient compte d'aucun des principes de responsabilité et de transparence. Le premier ministre a provoqué la majorité des Québécois justement par ce genre d'attitude.

Dois-je rappeler au très honorable premier ministre qu'il dirige une fédération et non une république?

[Traduction]

L'hon. Jim Flaherty (ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, je ne suis pas certain qu'il s'agissait d'une question, mais si c'en est une qui porte sur le caractère équitable de la péréquation...

L'hon. Gerry Byrne: Supprimez-vous l'option concernant les 50 p. 100 des ressources naturelles?

Le Président: À l'ordre. Le ministre des Finances a la parole. À l'ordre, je vous en prie. La parole est au ministre des Finances.

L'hon. Jim Flaherty: Monsieur le Président, la formule O'Brien était fondée sur certains principes que nous suivons. Dans la formule O'Brien, et avec tout le respect que je dois au député libéral de Terre-Neuve-et-Labrador qui fait certainement grand bruit en ce moment, on visait notamment à reconnaître l'importance des prix des matières premières et leur variabilité. Nous avons fait preuve de réalisme à cet égard, dans l'intérêt de l'ensemble du pays et non seulement de Terre-Neuve-et-Labrador.

[Français]

L'hon. Marlene Jennings (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, Lib.): Monsieur le Président, on voit encore une fois que le gouvernement conservateur est incapable de bien gérer notre fédération. Il n'y a pas si longtemps, le ministre des Finances, qui est assis juste là, disait que les chicanes fédérales-provinciales étaient terminées. Qu'il aille dire cela au premier ministre du Québec, Jean Charest, qui en veut à ce premier ministre d'avoir renié la parole donnée aux Québécois.

Pourquoi le gouvernement pense-t-il que renier sa parole est la meilleure façon de gérer notre pays et cette fédération?

•(1435)

[Traduction]

L'hon. Jim Flaherty (ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, la députée d'en face propose que je dise cela au premier ministre Charest. Je puis lui donner l'assurance que je l'ai fait. Je lui en ai même fait part au cours du week-end.

Le Québec recevra 8,3 milliards de dollars de péréquation cette année, soit une augmentation de 70 p. 100 par rapport à l'époque où le gouvernement du Canada était libéral. Comment s'étonner alors de voir les libéraux appuyer notre projet de loi d'exécution du budget?

[Français]

L'ENVIRONNEMENT

M. Bernard Bigras (Rosemont—La Petite-Patrie, BQ): Monsieur le Président, le premier ministre du Québec, Jean Charest, a affirmé que le gouvernement fédéral avait du rattrapage à faire face au réchauffement climatique. Le refus d'appliquer le Protocole de Kyoto se fait au détriment du Québec, qui a réduit ses émissions de gaz à effet de serre de 1,2 p. 100 depuis 1990, alors que l'Alberta a augmenté les siennes de 36,6 p. 100 et la Saskatchewan, de 63,4 p. 100.

Le ministre admettra-t-il que s'il refuse l'établissement d'une bourse du carbone ayant 1990 pour année de référence, c'est qu'il a décidé de récompenser les grands pollueurs au détriment du Québec?

L'hon. Jim Prentice (ministre de l'Environnement, PCC): Monsieur le Président, je me suis entretenu avec Line Beauchamp, la ministre de l'Environnement, du Développement Durable et des Parcs du Québec, et nous faisons des progrès.

Ce n'est pas la véritable question. La vraie question est la position du Bloc. Le mois dernier, celui-ci et sa coalition demandaient la création d'un marché du carbone avec les États-Unis. Ce mois-ci, le Bloc demande un marché du carbone avec l'Europe. Quelle est la position du Bloc?

M. Bernard Bigras (Rosemont—La Petite-Patrie, BQ): Monsieur le Président, voici la position du Bloc: on veut un marché du carbone ayant 1990 pour année de référence. C'est cela, la réalité.

Le ministre de l'Environnement ne trouve-t-il pas aberrant que l'une de ses premières interventions auprès du président américain ait consisté à défendre les sables bitumineux? Ce faisant, il se transforme en lobbyiste des grandes pétrolières. C'est ce qui est aberrant dans ce Parlement!

L'hon. Jim Prentice (ministre de l'Environnement, PCC): Monsieur le Président, si le Bloc n'a pas lu le budget, je lui demande de lire au moins le document rédigé par la coalition, qui est en parfait accord avec la position de notre gouvernement.

Actuellement, notre gouvernement travaille avec les États-Unis et le nouveau président Obama sur un système d'échanges nord-américain pour réduire les émissions de GES.

Mme Christiane Gagnon (Québec, BQ): Monsieur le Président, pendant que les preuves s'accumulent sur la négligence du gouvernement fédéral dans le scandale de l'eau contaminée à Shannon, la ministre responsable de la région de Québec demeure passive alors qu'elle devrait aborder cette tragédie sous un angle humain et surtout s'activer pour régler ce dossier.

La ministre responsable de la région de Québec peut-elle enfin reconnaître la responsabilité du gouvernement fédéral et nous dire ce qu'elle entend faire pour venir en aide à la population de Shannon?

Questions orales

L'hon. Peter MacKay (ministre de la Défense nationale et ministre de la porte d'entrée de l'Atlantique, PCC): Monsieur le Président, comme je l'ai dit la semaine dernière, le gouvernement du Canada et le ministère continuent le travail en collaboration avec tous les intervenants. La base des Forces canadiennes de Valcartier approvisionne les travailleurs, les membres des Forces canadiennes et leurs familles en eau potable.

Au cours des dernières années, nous avons dépensé presque 40 millions de dollars dans des projets visant à améliorer et à entretenir le système d'approvisionnement en eau. Nous avons continué le travail avec toutes les personnes impliquées dans ce dossier.

Mme Christiane Gagnon (Québec, BQ): Monsieur le Président, je rappelle au ministre qu'il manque 13 millions de dollars pour connecter le réseau d'aqueduc à Shannon.

Pourtant, lors des élections, la ministre responsable de la région de Québec s'est promené dans toute la région afin de dire aux gens de voter pour des candidats qui seraient assis à la table du pouvoir pour prendre les décisions. C'est la même ministre qui, aujourd'hui, se cache derrière les procédures pour justifier son silence et son inertie.

Maintenant qu'elle est au pouvoir, qu'attend-elle pour agir ou pour presser son gouvernement d'agir dans le cas de Shannon?

• (1440)

L'hon. Peter MacKay (ministre de la Défense nationale et ministre de la porte d'entrée de l'Atlantique, PCC): Monsieur le Président, je sais que ma chère collègue de Québec travaille très fort dans ce dossier. Malheureusement, un cas est actuellement pendant devant la Cour supérieure du Québec concernant ce dossier.

En même temps, ce gouvernement, cette députée comprennent bien la situation des citoyens de Shannon. Nous en sommes à chercher une façon de procéder, avec tous les autres ministères de ce gouvernement, pour trouver une solution afin de protéger la santé des citoyens de Shannon.

* * *

L'ÉNERGIE NUCLÉAIRE

L'hon. Albina Guarnieri (Mississauga-Est—Cooksville, Lib.): Monsieur le Président, la semaine dernière, la ministre des Ressources naturelles a stupéfié la Chambre lorsqu'elle nous a dit qu'elle n'était pas au courant de « certains détails qui ont été révélés plus tard » dans les médias sur la fuite radioactive à Chalk River. Lorsqu'il s'agit de sécurité nucléaire, la vie des Canadiens est réellement entre les mains du ministre.

Je demande tout simplement: pourquoi les médias en savent-ils plus que la ministre sur la question?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt (ministre des Ressources naturelles, PCC): Monsieur le Président, comme nous l'avons indiqué la semaine dernière, nous nous préoccupons beaucoup des questions soulevées dans les médias concernant les installations de Chalk River. Dans un communiqué de presse diffusé la semaine dernière, la Commission canadienne de sûreté nucléaire m'a assuré qu'il n'y avait pas de fuite dans la rivière des Outaouais. Je renvoie la députée à cette déclaration.

La santé et la sécurité des Canadiens ont toujours été notre plus grande priorité. Voilà pourquoi nous avons demandé à la Commission canadienne de sûreté nucléaire et à EACL de nous

présenter un rapport au sujet de cet incident pour que nous puissions aller au fond des choses.

L'hon. Albina Guarnieri (Mississauga-Est—Cooksville, Lib.): Monsieur le Président, la ministre aurait peut-être avantage à ce que Greg Weston tienne des séances d'information à son attention; elle serait peut-être plus au courant de ce qui se passe dans son portefeuille.

Après la fermeture de l'année dernière pour des questions de sécurité, la population avait raison de s'attendre à ce que le gouvernement surveille l'usine de plus près que jamais et signale immédiatement tous les incidents qui surviennent.

Que va faire la ministre pour que la population n'ait plus besoin de compter sur les fuites dans les médias pour apprendre qu'il existe des fuites radioactives?

L'hon. Lisa Raitt (ministre des Ressources naturelles, PCC): Monsieur le Président, je remercie la députée de ses conseils. Comme je l'ai déjà indiqué, des problèmes sont survenus le 6 décembre et j'en ai été informée peu de temps après. Je n'étais pas au courant de certains des détails qui ont été révélés par la suite.

Quoi qu'il en soit, nous avons demandé à la Commission canadienne de sûreté nucléaire et à EACL de nous présenter un rapport à ce sujet. Grâce à ces rapports, que les fonctionnaires présenteront à mon cabinet, nous pourrons aller au fond des choses et prendre les mesures qui s'imposent pour régler le problème.

* * *

LES PAIEMENTS DE PÉRÉQUATION

M. Todd Russell (Labrador, Lib.): Monsieur le Président, la semaine dernière, le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador a conclu que les changements à la formule de péréquation, qui modifient les paiements effectués en vertu de l'Accord atlantique, feraient perdre jusqu'à 1,6 milliard de dollars à la province au cours des trois prochaines années. D'autres estimations circulent aussi.

Il y a clairement un manque de transparence et d'ouverture, et c'est bien dommage.

Le ministre des Finances mettra-t-il cartes sur table et dévoilera-t-il tous les chiffres et les estimations qui montrent l'incidence complète de ses changements?

L'hon. Jim Flaherty (ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, j'invite le député d'en face à venir dans mon bureau après la période des questions afin que les fonctionnaires du ministère des Finances puissent le renseigner. Il pourra ainsi tout savoir sur la péréquation au Canada.

Pas question de rendre la péréquation inéquitable. Nous limitons la croissance de la péréquation d'un bout à l'autre du Canada afin qu'elle n'atteigne pas 15 p. 100...

L'hon. Gerry Byrne: Alors O'Brien s'est trompé. C'est bien ce que vous dites, qu'O'Brien s'est trompé?

L'hon. Jim Flaherty: Le député hurle, monsieur le Président. Je sais que les Terre-Neuviens ont le tempérament bouillant, mais le député devrait se calmer. Il fait beaucoup de bruit. Je m'entends à peine parler.

J'invite le député de Labrador à venir à mon bureau à 15 heures pour jeter un coup d'oeil aux chiffres.

Questions orales

M. Todd Russell (Labrador, Lib.): Monsieur le Président, la question est simple: le ministre change-t-il les dispositions du budget de 2007 qui permettent aux provinces de choisir d'exclure de la péréquation 50 ou 100 p. 100 de la valeur de leurs ressources naturelles, oui ou non?

L'hon. Jim Flaherty (ministre des Finances, PCC): La réponse est simple, monsieur le Président: Terre-Neuve-et-Labrador ne peut opter pour la formule O'Brien sans restrictions. Si le député veut en savoir plus, s'il veut connaître les chiffres, qu'il vienne à mon bureau après la période des questions.

* * *

• (1445)

LE SERVICE CORRECTIONNEL DU CANADA

M. Rick Norlock (Northumberland—Quinte West, PCC): Monsieur le Président, la présence de drogues illicites dans les pénitenciers fédéraux est un problème grave. La seule façon d'éliminer les drogues de nos prisons, c'est de fournir au Service correctionnel du Canada les ressources nécessaires d'abord pour empêcher les drogues d'entrer dans nos pénitenciers et ensuite pour détecter celles qui s'y trouvent.

Le ministre de la Sécurité publique pourrait-il expliquer aux députés comment le gouvernement s'y prend pour éliminer les drogues des pénitenciers fédéraux?

L'hon. Peter Van Loan (ministre de la Sécurité publique, PCC): Monsieur le Président, je remercie le député de Northumberland—Quinte West de son excellent travail et de son intérêt à l'égard des questions touchant la criminalité et la justice.

La toxicomanie et la dépendance comptent parmi les nombreuses causes profondes à l'origine de l'incarcération de bien des personnes. De plus, la présence de drogues illicites en milieu carcéral nuit à la réinsertion sociale et augmente les risques de récidive. C'est pourquoi nous investissons des sommes importantes afin de relever la sécurité et de prévenir l'introduction de drogues dans nos établissements correctionnels.

Dans le cadre de la nouvelle stratégie antidrogue du Service correctionnel du Canada, nous utilisons une approche sévère pour maintenir la sécurité de nos pénitenciers et, par le fait même, de nos collectivités.

* * *

LE BUDGET

M. Jack Harris (St. John's-Est, NPD): Monsieur le Président, le gouvernement conservateur laisse tomber les gens de Terre-Neuve-et-Labrador dans son budget. Il prive la province de l'équivalent de 3 000 \$ par habitant, homme, femme et enfant.

Après des années d'efforts de la part des gens de Terre-Neuve-et-Labrador pour mettre fin à leur dépendance, le premier ministre est en train de leur jouer un mauvais tour, avec la complicité du Parti libéral.

Le ministre des Finances peut-il nous confirmer que Terre-Neuve-et-Labrador sera privée de plus de 1,5 milliard de dollars, y compris 415 millions de dollars cette année seulement?

L'hon. Jim Flaherty (ministre des Finances, PCC): Pas du tout, monsieur le Président. En réalité, Terre-Neuve-et-Labrador est aujourd'hui l'une des provinces les plus prospères au Canada. C'est une bonne chose, et je pense que le député d'en face sera d'accord avec moi à ce sujet.

En outre, les paiements de transfert, en particulier les paiements de péréquation, ont augmenté à un rythme que le pays ne pourra pas soutenir à l'avenir, en particulier dans une période de récession frappant en même temps partout dans le monde, y compris au Canada.

Si le député veut qu'on permette une hausse débridée des paiements à une province du Canada, la réponse est non.

Mme Judy Wasylycia-Leis (Winnipeg-Nord, NPD): Monsieur le Président, en fait, le gouvernement n'a pas tenu parole en ce qui concerne la péréquation, et il s'apprête à renier sa parole en ce qui concerne les soins de santé puisqu'il veut réduire les montants du Transfert canadien en matière de santé. À cet égard, la Colombie-Britannique perd 106 millions de dollars, le Québec, 83 millions, Terre-Neuve-et-Labrador, 78 millions, l'Alberta, 38 millions et ma province, le Manitoba, 13 millions. Ces réductions signifient un allongement des listes d'attente pour les opérations chirurgicales, davantage de civières dans les couloirs des hôpitaux et une aggravation de la pénurie de médecins et d'infirmières.

Le gouvernement fera-t-il ce qu'il doit faire? Rétablira-t-il les montants du Transfert canadien en matière de santé?

L'hon. Jim Flaherty (ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, il n'y aura pas de réductions des montants du Transfert canadien en matière de santé, comme je l'ai dit devant la Chambre. En fait, il y a une grande différence entre ce qui se passe aujourd'hui et ce qui s'est passé dans les années 1990, même si le gouvernement fait face à une situation financière difficile. Nous ne réduisons pas le Transfert canadien en matière de santé, qui demeure à 6 p. 100, tout comme le Transfert canadien en matière de programmes sociaux demeure à 3 p. 100. Voilà une politique qui se démarque considérablement de ce qui s'est passé il y a dix ans. Nous n'allons pas financer les mesures pour surmonter les difficultés de la récession aux dépens des hôpitaux et des universités...

Le Président: La députée de Saint-Bruno—Saint-Hubert a la parole.

* * *

[Français]

LA CULTURE

Mme Carole Lavallée (Saint-Bruno—Saint-Hubert, BQ): Monsieur le Président, le ministre du Patrimoine canadien et des Langues officielles a soulevé beaucoup d'espoirs lorsqu'il est venu au Québec en janvier rencontrer le milieu culturel. On disait alors qu'il avait une belle capacité d'écoute. Or *Le Devoir* d'aujourd'hui constate que le ministre a roulé tout le monde dans la farine en ne rétablissant pas les quelque 5 millions de dollars qu'il a coupés aux artistes pour les tournées à l'étranger.

Le ministre va-t-il admettre qu'il essaie de faire du neuf avec du vieux, puisque la majorité des sommes qu'il annonce ne constituent qu'une reconduction des programmes existants?

L'hon. James Moore (ministre du Patrimoine canadien et des Langues officielles, PCC): Monsieur le Président, ce que j'ai dit, c'est que le programme Routes commerciales était un programme de 7 millions de dollars où il en a coûté 5 millions de dollars pour donner 2 millions de dollars de bénéfices. C'est un niveau de gaspillage inacceptable pour les contribuables de ce pays. On a donc éliminé ce programme, mais on a réinvesti ces 7 millions de dollars dans des programmes d'arts et de culture. Cette année, notre gouvernement investit 2,3 milliards de dollars pour les arts et la culture. Le Bloc québécois vote toujours, toujours, contre les artistes de notre pays.

Questions orales

•(1450)

Mme Carole Lavallée (Saint-Bruno—Saint-Hubert, BQ): Monsieur le Président, les artistes demandent qu'il rétablisse les 2 millions de dollars qui allaient directement aux artistes par l'entremise du programme Routes commerciales. Concernant les infrastructures, ce n'est qu'une reconduction des programmes déjà existants.

Le ministre peut bien répéter que son budget est une bonne affaire, mais il reste que les artistes, dont Stanley Péan du Mouvement pour les arts et les lettres, n'ont pas été tendres avec le budget. On se demande, d'ailleurs, ce que le ministre répondrait au fait que M. Péan ait qualifié son budget de « gros zéro ».

L'hon. James Moore (ministre du Patrimoine canadien et des Langues officielles, PCC): Monsieur le Président, c'est faux. Dans ce budget, il y a 276 millions de nouveaux dollars pour les arts, la culture et le patrimoine de notre pays. Pour sa part, le *Globe and Mail* dit que l'ampleur des dépenses pour les arts et la culture est de loin supérieure à celle de l'an dernier. L'Association des musées canadiens, quant à elle, accueille chaleureusement les investissements pour les arts et la culture. Le Festival Juste pour rire est content. La directrice de l'École nationale de ballet se dit très heureuse que l'école en bénéficie. Ce gouvernement nous représente...

* * *

[Traduction]

LE COMMERCE

M. Alan Tonks (York-Sud—Weston, Lib.): Monsieur le Président, à cause des conséquences très graves que pourrait entraîner la politique américaine d'achat aux États-Unis, j'aimerais savoir si nous pourrions aborder les choses d'un point de vue différent.

Le ministre va-t-il reconnaître que le gouvernement a omis, en tout cas c'est ce qu'il me semble, de coordonner son train de mesures de relance spéciales à celui de notre principal partenaire commercial?

Étant donné que des milliers d'emplois du secteur de l'acier sont en péril, le gouvernement a-t-il une stratégie visant la coordination de ces deux trains de mesures de relance?

L'hon. Stockwell Day (ministre du Commerce international et ministre de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux d'entendre mon collègue et ami parler du train de mesures du gouvernement. Notre Plan d'action économique est un vaste plan stratégique, un plan global pour stimuler l'emploi au Canada, attirer des investissements et faire circuler les capitaux d'un bout à l'autre du Canada.

En ce qui a trait à la coordination de notre plan de relance et de celui des Américains, dans le secteur de l'automobile, le ministre de l'Industrie a évalué la situation de façon très attentive et a réagi à l'avenant. Avant même que le Sénat américain ne soit saisi du projet de loi, nous avons amorcé des pourparlers diplomatiques dans le cadre desquels nous avons mis les Américains en garde contre les dangers de ce projet de loi.

M. Alan Tonks (York-Sud—Weston, Lib.): Monsieur le Président, la société Evraz, située dans la région même du premier ministre, vient d'annoncer la mise à pied de 400 travailleurs de l'acier. Tout l'Ouest du Canada est touché. Les mises à pied les plus massives auront lieu à Calgary et à Camrose.

Au nom des députés je réitère ma question: que fera le gouvernement pour que nos travailleurs de l'acier ne perdent pas leurs emplois?

L'hon. Stockwell Day (ministre du Commerce international et ministre de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, PCC): Monsieur le Président, la raison d'être de notre plan d'action global est la relance de notre économie. Au chapitre des infrastructures seulement, on réalisera dès cette année des projets qui devaient s'étendre sur une période de sept ans. Au cours des deux prochaines années, les travailleurs dont ceux de l'acier seront en demande.

La situation économique nous préoccupe. Nous avons pris des mesures. C'est pour cela que l'économie et le système bancaire canadiens sont reconnus comme étant parmi les plus stables au monde. Dans l'évaluation qu'elle fait de la capacité des pays de mieux essayer la tempête que d'autres, l'OCDE prévoit que le Canada s'en sortira.

* * *

LA CONDITION FÉMININE

Mme Irene Mathysen (London—Fanshawe, NPD): Monsieur le Président, le budget des conservateurs ne mentionne pas une seule fois les femmes. Le budget ne dit pas un mot sur les femmes, même si ce sont probablement elles qui souffriront le plus de la récession: rien sur l'équité salariale, aucune modification des conditions d'admissibilité à l'assurance-emploi. Le gouvernement laisse tomber les femmes.

Prolonger la période de prestations d'assurance-emploi de cinq semaines ne sera d'aucune aide aux deux tiers des femmes qui ne sont même pas admissibles aux prestations. Pourquoi le gouvernement continue-t-il d'ignorer les femmes à un moment où elles ont le plus besoin de soutien?

L'hon. Helena Guergis (ministre d'État (Condition féminine), PCC): Monsieur le Président, je voudrais demander à la députée de prendre un instant pour lire le budget parce qu'il y est bien fait mention des femmes. Non seulement nous avons augmenté les fonds destinés à Condition féminine, mais nous avons aussi rationalisé leur répartition. Ils sont maintenant répartis entre le Fonds de partenariat et le Fonds communautaire.

Je pense que la députée sera contente d'apprendre que le nombre d'organisations qui reçoivent maintenant des fonds de Condition féminine a augmenté de 69 p. 100.

* * *

•(1455)

L'ASSURANCE-EMPLOI

Mme Irene Mathysen (London—Fanshawe, NPD): Monsieur le Président, au cours de la dernière année, le nombre de demandes de prestations d'assurance-emploi à London a augmenté de 47 p. 100. Comme si cela ne suffisait pas, l'entreprise Electro-Motive Diesel vient d'annoncer qu'elle allait supprimer 600 postes. Les travailleurs espèrent toucher des prestations d'assurance-emploi, mais ils se font plutôt insulter par une ministre déconnectée de la réalité.

Il ne s'agit pas de payer les gens pour qu'ils restent à domicile, mais de s'assurer qu'ils ont un domicile. En disant que l'assurance-emploi est un incitatif lucratif qui encourage les gens à rester chez eux, la ministre insulte les travailleurs canadiens qui ont perdu leur emploi pour des raisons indépendantes de leur volonté.

Questions orales

L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC): Monsieur le Président, ce qu'il y a d'insultant, c'est la position du NPD qui croit, selon les dires de bon nombre des députés de son caucus, que les personnes de plus de 50 ans sont incapables d'apprendre un nouveau métier. Je trouve cela extrêmement insultant. Le NPD devrait s'excuser d'avoir dit que ces personnes ne peuvent apprendre un nouveau métier et qu'elles ne devraient pas travailler. Nous pensons qu'elles le peuvent, et c'est pourquoi nous investissons dans leur avenir.

* * *

LE COMMERCE

M. David Sweet (Ancaster—Dundas—Flamborough—Westdale, PCC): Monsieur le Président, l'économie mondiale est en crise et les Canadiens craignent que le programme américain de relance proposé contienne des mesures protectionnistes qui fermeraient la porte à l'acier canadien. Or, dans ma ville, Hamilton, et dans d'autres villes du Canada, des milliers d'emplois dépendent de la vigueur de l'industrie sidérurgique canadienne.

À la suite du forum économique mondial à Davos, est-ce que le ministre du Commerce international pourrait dire à la Chambre ce que le gouvernement conservateur fait en réponse aux mesures protectionnistes proposées?

L'hon. Stockwell Day (ministre du Commerce international et ministre de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, PCC): Monsieur le Président, je remercie le député d'Ancaster—Dundas—Flamborough—Westdale de défendre sans relâche ses électeurs ainsi que l'économie.

Nous craignons fort que l'orientation des mesures protectionnistes aux États-Unis soit un boulet pour les économies du monde étant donné que plusieurs pays pourraient vouloir riposter en prenant le même type de mesures. C'est pourquoi, avant même que le projet de loi parvienne au Sénat, nous avons agi, intervenant au niveau diplomatique pour le convaincre d'examiner les effets négatifs de cette loi. Nous continuerons dans cette voie.

* * *

L'ASSURANCE-EMPLOI

M. Michael Savage (Dartmouth—Cole Harbour, Lib.): Monsieur le Président, jeudi dernier, la ministre responsable de l'assurance-emploi a fait des commentaires qui dénotaient un manque de respect total pour les travailleurs canadiens. Elle a en effet dit: « Nous ne voulons pas qu'il soit lucratif pour eux de rester à la maison sans rien faire. »

La ministre insinue-t-elle que certains travailleurs préféreraient être en chômage et n'avoir pour revenu qu'une fraction du salaire qu'ils reçoivent lorsqu'ils sont employés? Est-il possible d'être plus déconnecté de la réalité que cela? Pourquoi la ministre n'arrête-t-elle pas d'inventer des excuses et de changer de sujet? Pourquoi ne prend-elle pas la défense des chômeurs qu'elle est censée représenter? Pourquoi ne prend-elle pas la parole pour s'excuser de ces commentaires?

L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC): Monsieur le Président, nous savons que c'est un vrai choc pour une famille lorsque l'un de ses membres est mis à pied, en particulier pour des raisons indépendantes de sa volonté. C'est pourquoi nous prolongeons la période de prestations dans notre Plan d'action économique. Nous ajoutons encore cinq semaines de prestations en plus de la période normale pour aider ces chômeurs. Nous avons également mis en

place des mécanismes de partage du travail que nous continuons d'élargir de façon à ce que les travailleurs puissent garder et préserver leur emploi.

Nous investissons également massivement pour aider ceux qui ont la malchance de perdre leur emploi à obtenir la formation et les compétences nécessaires pour retourner au travail et occuper les emplois d'aujourd'hui et de demain.

* * *

[Français]

LA COMMISSION DES CHAMPS DE BATAILLE NATIONAUX

M. Roger Pomerleau (Drummond, BQ): Monsieur le Président, la Commission des champs de bataille nationaux, qui ne gère que les plaines d'Abraham et les terrains avoisinants, a décidé de marquer le 250^e anniversaire des événements en reconstituant la bataille et en tenant un bal masqué.

Le ministre responsable de la Commission des champs de bataille nationaux exigera-t-il, pour des raisons évidentes, que la commission annule cette reconstitution et ce bal masqué?

L'hon. Josée Verner (ministre des Affaires intergouvernementales, présidente du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre de la Francophonie, PCC): Monsieur le Président, je veux simplement rappeler au député du Bloc qu'il s'agit d'un événement historique et non pas d'une activité politique. Ainsi donc, le président de la Commission des champs de bataille nationaux a assuré que ce rappel historique serait fait avec tout le respect qui s'impose. Cela étant dit, que les gens qui veulent y assister y aillent, et que ceux que cela n'intéresse pas restent chez eux.

* * *

● (1500)

[Traduction]

LE BUDGET

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Monsieur le Président, nous savons que le premier ministre ne croit pas lui-même en son propre budget. Il a même dit, et ses propos ont été rapportés dans le *Calgary Herald* en 1995, que les programmes d'infrastructure représentaient une perte de temps et qu'ils nuisaient à la création d'emploi à long terme.

Le programme de partage des coûts place les maires des municipalités devant un dilemme. Ils doivent se résoudre à augmenter les impôts fonciers, ce qu'ils ne peuvent pas faire, ou dire adieu aux fonds d'infrastructure dont ils ont grand besoin. Pourquoi le gouvernement a-t-il mis sur pied un programme d'infrastructure qui ne fait rien pour les municipalités?

L'hon. John Baird (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC): Monsieur le Président, nous tenons résolument à travailler en collaboration avec les provinces, les municipalités, les groupes communautaires et d'autres pour faire bouger les choses dans le dossier des infrastructures.

Si le député d'en face ne nous fait pas confiance, permettez-moi de lui dire que, s'il s'inquiète de la capacité d'intervention des municipalités, il devrait relire ce qu'un de nos collègues à la Chambre a dit à ce sujet:

Si on leur en donne l'occasion, les municipalités trouveront l'argent nécessaire pour verser une contribution égale à celles des gouvernements fédéral et provincial.

Qui a dit cela? Le député libéral de Moncton—Riverview—Dieppe.

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Le député d'Ottawa—Orléans a la parole.

M. Royal Galipeau (Ottawa—Orléans, PCC): Monsieur le Président, après avoir tenu d'importantes consultations publiques, notre gouvernement a démontré qu'il écoutait les Canadiens et qu'il réagissait de manière proactive.

Mardi dernier, nous avons déposé un plan économique qui permet réellement de stimuler l'économie, de protéger les Canadiens et d'assurer une prospérité à long terme, même en cette période de crise financière mondiale.

[Français]

Le ministre du Revenu national peut-il expliquer à la Chambre les initiatives proposées par le gouvernement pour stimuler la construction et encourager les familles à acheter une première demeure?

L'hon. Jean-Pierre Blackburn (ministre du Revenu national et ministre d'État (Agriculture), PCC): Monsieur le Président, je remercie le député d'Ottawa—Orléans de son excellente question et de son intérêt à l'égard des mesures budgétaires. On sait qu'il est important de stimuler l'économie, et l'une des façons de le faire est d'aider ceux qui veulent acheter une première maison. On leur accorde à cette fin un crédit d'impôt de 750 \$.

De plus, les gens peuvent utiliser leurs REER jusqu'à concurrence de 25 000 \$ pour justement acheter une maison. Enfin, fait intéressant, en stimulant l'économie, nous créons de l'emploi et nous encourageons le secteur de la foresterie.

[Traduction]

Le Président: C'est ainsi que se termine la période des questions pour aujourd'hui. Je crois que le ministre des Finances désire déposer un avis.

* * *

LES VOIES ET MOYENS

AVIS DE MOTION

L'hon. Jim Flaherty (ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, conformément au paragraphe 83(1) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer un avis de motion de voies et moyens portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 27 janvier 2009 et de certaines mesures d'ordre financier.

Je demande que l'étude de la motion soit inscrite à l'ordre du jour.

AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

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

Le Président: Conformément au paragraphe 15(3) du Code régissant les conflits d'intérêts des députés, il est de mon devoir de déposer sur le bureau la liste fournie par la commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique au sujet de tous les déplacements parrainés qui ont été effectués par des députés pendant l'année 2008.

Affaires courantes

LOI SUR LES FOYERS FAMILIAUX SITUÉS DANS LES RÉSERVES ET LES DROITS OU INTÉRÊTS MATRIMONIAUX

L'hon. Chuck Strahl (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits, PCC) demande à présenter le projet de loi C-8, Loi concernant les foyers familiaux situés dans les réserves des premières nations et les droits ou intérêts matrimoniaux sur les constructions et terres situées dans ces réserves.

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

* * *

● (1505)

LA LOI DE 1992 SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

L'hon. John Baird (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC) demande à présenter le projet de loi C-9, Loi modifiant la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses.

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

* * *

LOI SUR LA COMMISSION NATIONALE DU PATRIMOINE HALIEUTIQUE ET FAUNIQUE

L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.), avec l'appui du député de Yorkton—Melville, demande à présenter le projet de loi C-277, Loi constituant la Commission nationale du patrimoine halieutique et faunique et rétablissant l'Enquête sur l'importance de la nature pour les Canadiens.

— Monsieur le Président, à titre de coprésident du caucus du plein air, je suis très heureux de présenter un projet de loi constituant la Commission nationale du patrimoine halieutique et faunique et rétablissant l'Enquête sur l'importance de la nature pour les Canadiens.

Des millions de Canadiens s'adonnent à la chasse, à la pêche et à d'autres activités de plein air. C'est un élément incontournable de notre industrie du tourisme et il est essentiel que nous prenions de nombreuses mesures de conservation afin de préserver les ressources. Il est également important d'empêcher l'introduction d'espèces nuisibles dans nos lacs et nos ruisseaux, et de favoriser la participation des jeunes à ces activités.

Il faut s'assurer que les droits des Autochtones sont respectés. C'est une initiative fort emballante et j'espère qu'elle recueillera l'appui de tous les députés.

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

* * *

LA LOI SUR L'ACCÈS À L'INFORMATION

L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.) demande à présenter le projet de loi C-278, Loi modifiant la Loi sur l'accès à l'information (délai de réponse).

— Monsieur le Président, je suis heureux de présenter ce projet de loi d'initiative parlementaire, qui demande au gouvernement de faire preuve d'une plus grande transparence dans le domaine de l'accès à l'information. Il aidera à réduire le délai de traitement des demandes d'accès à l'information.

Affaires courantes

Beaucoup de députés conviennent, après avoir lu dans les journaux les articles sur le rapport annuel du commissaire à l'information du Canada, de la nécessité de modifier la Loi sur l'accès à l'information. Mon projet de loi obligera le gouvernement à expliquer les raisons de son retard lorsque le traitement d'une demande prend plus de 100 jours et à indiquer à quelle date il compte fournir l'information demandée. Ce projet de loi rendra le processus d'accès à l'information plus clair et plus transparent.

Lorsque le traitement d'une demande nécessite plus de 100 jours, la crédibilité du système est réellement compromise. Si, au bout de 100 jours, le gouvernement n'a toujours pas répondu à une demande, il devra en expliquer les raisons au demandeur. Il devra également en aviser le commissaire à l'information, qui nommera, dans son rapport annuel, les organismes qui ont des demandes en suspens.

J'ai bon espoir que cette mesure législative rendra le système plus efficace et j'espère que tous les parlementaires se prononceront en faveur d'une telle amélioration.

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

* * *

LA LOI SUR L'ASSURANCE-EMPLOI

M. Malcolm Allen (Welland, NPD) demande à présenter le projet de loi C-279, Loi modifiant la Loi sur l'assurance-emploi (montants exclus de la rémunération).

— Monsieur le Président, j'aimerais avant tout remercier mon collègue d'Acadie—Bathurst d'avoir appuyé le projet de loi.

Le projet de loi vise à assurer que les vaillants travailleurs canadiens qui n'ont cessé de travailler et qui ont droit à une indemnité de départ puissent la garder. À une époque où chaque sou compte pour les travailleurs canadiens mis à pied et leur famille, il faut qu'ils puissent profiter de ces indemnités. C'est une honte de les leur retirer avant qu'ils ne puissent toucher des prestations d'assurance-emploi.

Les travailleurs et leurs employeurs ont cotisé à ce régime d'assurance. L'accès des travailleurs à cet argent n'est pas soumis au bon vouloir du gouvernement. C'est leur argent, qu'ils ne font que récupérer.

Les travailleurs de ma circonscription, Welland, sont très durement touchés par le ralentissement économique. D'ailleurs, aujourd'hui même, Lakeside Steel a renvoyé 84 employés supplémentaires et a cessé ses opérations pour le reste de la semaine. Avant qu'ils ne viennent à bout de leurs économies, les travailleurs devraient avoir droit à l'assurance-emploi, et ils devraient pouvoir compter sur leurs indemnités de départ et leurs pensions.

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

* * *

● (1510)

[Français]

LA LOI SUR L'ASSURANCE-EMPLOI

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapusking, NPD) demande à présenter le projet de loi C-280, Loi modifiant la Loi sur l'assurance-emploi (droit aux prestations et conditions requises).

— Monsieur le Président, j'aimerais remercier mon collègue d'Acadie—Bathurst de son appui aux projets de loi que je dépose aujourd'hui.

[Traduction]

La première mesure que j'aimerais présenter abaisserait à 360 heures d'emploi assurable le seuil pour devenir un prestataire de la première catégorie, permettant ainsi aux personnes de cette catégorie de toucher des prestations spéciales, porterait les prestations hebdomadaires à 55 p. 100 de la rémunération hebdomadaire assurable moyenne des 12 semaines pendant lesquelles le prestataire a touché la rémunération la plus élevée au cours de la période de 12 mois précédant l'arrêt de rémunération, réduirait la période de référence avant le versement de prestations et supprimerait, relativement à la période de référence, les distinctions établies en fonction du taux régional de chômage.

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

* * *

[Français]

LA LOI SUR L'ASSURANCE-EMPLOI

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapusking, NPD) demande à présenter le projet de loi C-281, Loi modifiant la Loi sur l'assurance-emploi (majoration de la période de prestations).

— Monsieur le Président, j'aimerais encore une fois remercier mon collègue d'Acadie—Bathurst de son appui à ce projet de loi, qui modifie la Loi sur l'assurance-emploi en augmentant la durée de la période de prestations pour les chômeurs âgés de 45 ans et plus qui sont licenciés après avoir fait partie de la population active depuis au moins 10 ans.

Cela aiderait beaucoup mes commettants. J'espère qu'on pourra procéder avec ce projet de loi.

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

* * *

PÉTITIONS**LE PONT INTERPROVINCIAL**

L'hon. Mauril Bélanger (Ottawa—Vanier, Lib.): Monsieur le Président, j'ai le bonheur de présenter une pétition signée par des concitoyens de la région de la capitale nationale portant sur la question de la circulation de camions lourds en plein coeur de la capitale du pays.

Ces pétitionnaires, pour plusieurs raisons, demandent au gouvernement d'ordonner à la Commission de la capitale nationale de procéder à l'étude détaillée de l'option 7, lors d'une évaluation environnementale, c'est-à-dire l'option qui relierait le parc industriel Canotek à l'aéroport de Gatineau lors d'une phase II d'une étude pour un pont interprovincial dans la région de la capitale nationale.

J'ai l'honneur de déposer cette pétition demandant effectivement au gouvernement d'agir en ce sens.

•(1515)

[Traduction]

LA COALITION DE L'OPPOSITION

M. Leon Benoit (Vegreville—Wainwright, PCC): Monsieur le Président, je suis fier de présenter une pétition au nom d'électeurs qui soulignent que, lors des élections d'octobre, les Canadiens ont donné au Parti conservateur un mandat clair et plus fort qu'auparavant pour diriger le Canada et l'aider à traverser la crise économique mondiale. Les signataires affirment que les partis d'opposition cherchent à imposer une coalition libérale-néo-démocrate-séparatiste instable et non élue qui déstabiliserait le Canada. Les pétitionnaires indiquent également que les Canadiens ont le droit démocratique de choisir qui gouvernera le pays et qu'il n'est pas question de leur imposer un premier ministre surprise désigné dans une entente secrète douteuse et non démocratique.

Ils pressent le Parlement de s'opposer à tout arrangement politique visant à remplacer un gouvernement élu démocratiquement, sans consulter auparavant les Canadiens dans le cadre d'élections.

L'ÂGE DU CONSENTEMENT

Mme Cathy McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo, PCC): Monsieur le Président, bon nombre d'électeurs de la circonscription de Kamloops—Thompson—Cariboo sont fort préoccupés par l'exploitation sexuelle des enfants. Par conséquent, les pétitionnaires demandent au Parlement de protéger nos enfants en prenant toutes les mesures nécessaires pour porter de 14 à 18 ans l'âge du consentement.

LES PRODUITS DE SANTÉ NATURELS

M. John Cummins (Delta—Richmond-Est, PCC): Monsieur le Président, je présente une pétition signée par des électeurs de ma circonscription au sujet de l'ancien projet de loi C-51 sur les produits de santé naturels. Les pétitionnaires craignent que, si cette mesure législative est adoptée, de 60 à 70 p. 100 des produits de santé naturels soient retirés des magasins canadiens. Ils pressent le gouvernement de ne pas adopter ce projet de loi.

LE DARFOUR

L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.): Monsieur le Président, je présente une pétition attirant l'attention de la Chambre sur la situation au Darfour.

Les pétitionnaires pressent le Parlement de faire pression sur le gouvernement soudanais pour qu'il permette le déploiement, dans la région, du contingent entier de 26 000 Casques bleus des Nations Unies; qu'il entreprenne des pourparlers de paix avec la milice janjawid et avec d'autres mouvements de libération; qu'il augmente les efforts de secours humanitaire terrestres au Soudan; qu'il exhorte les gouvernements américain et canadien et d'autres dirigeants du monde à accroître les secours humanitaires terrestres et qu'il incite les gouvernements des pays voisins à permettre l'établissement de camps d'accueil pour les réfugiés.

L'ASSURANCE-EMPLOI

M. Mark Warawa (Langley, PCC): Monsieur le Président, je voudrais présenter une pétition provenant de ma circonscription, Langley. On y dit qu'il existe des maladies potentiellement mortelles qui ne donnent pas droit aux programmes de prestations d'invalidité et que les prestations d'assurance-emploi actuellement versées pendant 15 semaines en cas de maladie ne suffisent pas dans ces cas-là.

Initiatives ministérielles

Les pétitionnaires demandent à la Chambre des communes d'adopter une mesure législative pour permettre le versement de prestations de maladie en vertu de l'assurance-emploi au moins égales aux prestations de maternité.

* * *

QUESTIONS AU FEUILLETON

M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC): Monsieur le Président, je demande que toutes les questions restent au *Feuilleton*.

Le Président: D'accord?

Des voix: D'accord.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Français]

LOI DE MISE EN OEUVRE DE L'ACCORD DE LIBRE-ÉCHANGE CANADA-AELÉ

La Chambre reprend l'étude de la motion portant que le projet de loi C-2, Loi portant mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États de l'Association européenne de libre-échange (Islande, Liechtenstein, Norvège et Suisse), de l'Accord sur l'agriculture entre le Canada et la République d'Islande, de l'Accord sur l'agriculture entre le Canada et le Royaume de Norvège et de l'Accord sur l'agriculture entre le Canada et la Confédération suisse, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

Le Président: Quand le débat a été interrompu avant la période des questions, l'honorable député de Berthier—Maskinongé avait la parole. Il lui reste 15 minutes pour terminer ses remarques.

Le député de Berthier—Maskinongé a la parole.

M. Guy André (Berthier—Maskinongé, BQ): Monsieur le Président, je vous remercie de me redonner la parole. Je reprends une partie de mon discours sur le projet de loi C-2, Loi portant mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États de l'Association européenne de libre-échange. Précédemment, j'ai fait un tour d'horizon des avantages et des désavantages de cet accord. Bien entendu, il y a plus d'avantages que de désavantages, et c'est pour ces raisons que nous appuyons cet accord de libre-échange.

Toutefois, un grand désavantage concerne l'industrie de la construction navale. Nous avons justement déposé une motion au Comité permanent du commerce international pour que le gouvernement soutienne l'industrie navale lors des prochaines années. Lorsque cet accord sera en vigueur, étant donné que la Norvège a beaucoup investi dans son industrie, la viabilité économique de certaines entreprises québécoises et canadiennes pourrait être menacée.

Je poursuis donc en ce sens. On peut facilement imaginer que pour pénétrer plus facilement le marché des États-Unis, les entreprises pharmaceutiques suisses pourraient tenter de fabriquer des médicaments au Québec — ce qui serait un avantage pour le Québec — et, par conséquent, apporter de nouveaux investissements chez nous. Il s'agit de l'une des raisons pour laquelle on appuie cet accord.

Initiatives ministérielles

Regardons le cas de la Norvège. La nickel représente plus de 80 p. 100 des exportations canadiennes vers la Norvège. Voici un autre avantage. La plus importante mine au Canada, propriété d'une entreprise suisse, et la troisième en importance au monde se trouve chez nous, au Québec, dans l'Ungava. Cet accord peut donc représenter un avantage intéressant pour le Québec et son industrie minière.

Je pourrais énumérer d'autres avantages, mais globalement, si nous appuyons cet accord, c'est qu'il offre des possibilités commerciales intéressantes pour les Québécois. De plus, il a l'avantage de ne pas contenir des défauts que possédaient d'autres accords précédents. Par exemple, comme nous le savons tous, l'Accord de libre-échange nord-américain et celui avec le Costa Rica et le Chili contiennent un mauvais chapitre sur les investissements. On connaît celui que les conservateurs viennent de signer avec la Colombie, un pays qui ne respecte pas bien les droits humains, syndicaux et environnementaux, ce qui n'est pas le cas dans cet accord. Ce chapitre donne le droit aux entreprises de poursuivre un gouvernement qui adopterait des mesures diminuant leurs profits.

On ne retrouve pas de telles dispositions dans l'accord de libre-échange avec l'Europe et le Bloc québécois s'en réjouit. En somme, ces quatre pays européens respectent les droits de la personne et, évidemment, ceux des travailleurs.

Il faut également ajouter que l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États de l'Association européenne de libre-échange ne couvre que les biens, les services étant exclus. Ainsi, cette disposition empêchera d'ouvrir à la concurrence des services publics, qu'ils soient rendus par l'État ou non, puisqu'ils ne sont pas couverts. Il s'agit de la même situation pour les services financiers. Les banquiers ne seront pas exposés à la concurrence de la Suisse qui, nous le savons, possède un système bancaire très performant.

En ce qui concerne les achats gouvernementaux, c'est la même chose. Le gouvernement fédéral pourra privilégier l'achat chez nous, sous réserve de l'accord de l'OMC sur les marchés publics. Ceci est un aspect très significatif car le gouvernement fédéral est le plus important acheteur de biens et services au Canada.

Je voudrais également parler de l'agriculture et, plus particulièrement, de la gestion de l'offre. Mon collègue de Richmond—Arthabaska avait déposé une motion pour protéger la gestion de l'offre au Québec ainsi qu'au Canada. Il s'agit d'un dossier également très important pour ma circonscription de Berthier—Maskinongé. Le Bloc québécois et notre collègue qui a fait adopter cette motion continuent à vouloir défendre la gestion de l'offre et la maintenir de façon intégrale.

● (1520)

Nous croyons que cet accord ne menace pas l'intégralité de la gestion de l'offre. Nous sommes très fiers de cette protection de la gestion de l'offre, d'où l'importance du Bloc québécois qui a fait en sorte que nous ayons pu adopter cette motion. Nous croyons que ce système permet à nos agriculteurs et aux consommateurs d'être mieux servis.

Ce n'est pas étonnant que le Bloc continue d'exiger, avec cet accord, le maintien de la gestion de l'offre et de ce système. Nous sommes satisfaits des accords bilatéraux agricoles de cette entente, car les produits sous la gestion de l'offre demeurent protégés, et c'est ce qui est important.

Cette abolition du tarif intracontingent est prévue dans l'accord agricole avec la Suisse, mais il ne concerne que le segment d'un marché qui est déjà couvert par les importations. Donc, l'abolition n'aura qu'un impact marginal sur nos producteurs laitiers, car les

contingents tarifaires et les tarifs hors contingent demeurent inchangés. C'est sans oublier que les protéines laitières sont exclues de l'entente. Par contre — et je tiens à le souligner —, l'abolition du tarif de 7 p. 100 que prévoit le présent accord rend encore plus nécessaire une position ferme du gouvernement fédéral à l'OMC, c'est-à-dire que la gestion de l'offre n'est tout simplement pas négociable et que le Bloc québécois continuera d'exiger la défense intégrale de cette gestion de l'offre à l'OMC. J'espère que les conservateurs et leurs amis libéraux — qui nous surprennent quelquefois, comme avec l'adoption de ce budget — ont bien compris ce message.

Toutefois, nous avons une inquiétude quant à l'avenir de nos chantiers maritimes. J'en ai parlé un peu avant la période des questions orales, mais je reviens sur ce point qui est très important à l'intérieur de cet accord. Présentement, les navires importés sont frappés d'un tarif de 25 p. 100, mais avec la conclusion de cet accord, ces tarifs vont baisser graduellement pour être finalement éliminés dans 15 ans. Ainsi, il faut être conscients que cette période d'adaptation prévue relativement à l'accord n'aura d'utilité que si elle est accompagnée d'un programme d'adaptation et de modernisation vigoureux pour les chantiers maritimes.

La Norvège, elle, l'a très bien compris. En effet, au cours des dernières années, le gouvernement norvégien a investi massivement pour moderniser ses chantiers maritimes. Grâce à l'appui de son gouvernement, l'industrie norvégienne est aujourd'hui performante et très compétitive sur les marchés étrangers. Au Canada, le gouvernement fédéral — libéral ou conservateur — n'a rien fait pour soutenir notre industrie navale. Le gouvernement fédéral ne subventionne plus son industrie maritime depuis 1988. Libéraux et conservateurs ont totalement négligé, sinon abandonné, nos chantiers maritimes, de sorte qu'aujourd'hui nos chantiers sont moins modernes, moins productifs, donc de moins en moins concurrentiels sur les marchés internationaux.

Compte tenu de la conclusion de cet accord de libre-échange, le gouvernement fédéral ne peut plus se traîner les pieds. Nous avons 15 ans — une bonne période — pour nous préparer avant que les tarifs douaniers sur l'importation des navires soient totalement éliminés, d'où l'importance de mettre sur pied une véritable politique de soutien à l'industrie maritime. C'est d'ailleurs la seule recommandation qui a été introduite dans le rapport du Comité permanent du commerce international et qui fait partie d'une motion que le Bloc québécois a déposée à ce comité.

Voici la motion, et j'espère que le gouvernement agira dans le sens de cette motion:

[...] le gouvernement canadien doit sans tarder mettre en oeuvre une vigoureuse stratégie de soutien de l'industrie de la construction navale qui soit par ailleurs conforme aux engagements du Canada à l'OMC.

● (1525)

Par cette motion, nous indiquons au gouvernement qu'il doit agir et présenter une stratégie globale de soutien à l'industrie navale. Cette stratégie devrait notamment faciliter l'accès au capital pour l'industrie, stimuler l'investissement, privilégier les fournisseurs locaux dans les marchés publics et, évidemment, encourager les armateurs à acheter leurs navires chez nous.

Initiatives ministérielles

Après plusieurs années d'inaction et d'indifférence du gouvernement face aux nombreuses difficultés que connaît notre industrie maritime, le gouvernement fédéral doit rapidement déposer une politique efficace et globale de soutien et de développement du secteur naval québécois et canadien.

En matière de soutien au secteur industriel en difficulté, le gouvernement conservateur pratique la politique du laisser-faire. Dans le cas des chantiers maritimes, comme pour le secteur manufacturier, très présent dans ma circonscription de Berthier—Maskinongé, où nous avons perdu malheureusement dans l'ensemble du Québec des milliers d'emplois, nous croyons que cette politique du laisser-faire est carrément irresponsable et qu'elle doit cesser.

Mais je dois avouer qu'à la suite du dernier budget des conservateurs, budget qui a été appuyé par les libéraux, on devrait consacrer beaucoup d'énergie afin de s'assurer que l'industrie navale québécoise ne soit pas abandonnée par le fédéral. En effet, dans le dernier budget, le chef conservateur choisit de répondre aux demandes de l'Ontario et de son industrie automobile en offrant des mesures d'aide s'élevant à près de 4 milliards de dollars, alors qu'en contrepartie, le secteur manufacturier québécois ne recevra que quelques millions de dollars.

Ces mesures injustes et inéquitables pour le Québec, et qui ont été approuvées par le chef du Parti libéral, nous démontrent encore une fois qu'il faudra être vigilants. Soyons bien clairs, nous croyons toujours que cet accord de libre-échange est souhaitable, et nous l'appuyons. Mais dans la pratique, il faudrait insister auprès du gouvernement fédéral afin qu'il présente un plan d'aide efficace pour l'industrie navale. Dans ce dossier, nous ne nous contenterons pas de bonnes paroles.

Je voudrais terminer mon exposé en soulignant que cet accord de libre-échange va dans le bon sens. Comme je le disais plus tôt avant la période des questions, je crois qu'il est important de diversifier nos marchés et de diminuer notre dépendance envers les marchés des États-Unis. Bien que cet accord avec l'Association européenne de libre-échange soit positif, il demeure néanmoins limité. Le véritable enjeu pour nous, c'est évidemment de pouvoir signer avec l'Union européenne un accord de libre-échange qui permettrait réellement d'atteindre des résultats significatifs et productifs pour l'ensemble de nos échanges avec les pays européens.

Alors que les quatre pays qui composent cette association ne représentent que 1 p. 100 des importations canadiennes, l'Union européenne compte 495 millions d'habitants qui génèrent près de 31 p. 100 du produit intérieur brut mondial. Le fait que le gouvernement fédéral n'ait pas encore conclu d'accord de libre-échange avec l'Union européenne diminue considérablement la compétitivité de nos entreprises sur ce marché. Par exemple, il est important de savoir qu'il existe depuis 2000, un accord de libre-échange entre le Mexique et l'Union européenne. Ainsi, une entreprise qui a des activités au Mexique a certainement un intérêt supplémentaire à vouloir y déménager une partie de sa production, puisque cela lui ouvre l'accès au marché européen, tout en gardant son accès au marché américain dans le cadre de l'ALENA. Cette situation doit être corrigée.

Nous appuyons l'accord que nous étudions aujourd'hui, mais il est important de donner un nouvel élan aux négociations, afin qu'un accord de libre-échange entre le Canada et l'Union européenne soit finalement conclu. De plus, un accord de libre-échange avec l'Union européenne comporterait des avantages sur le plan des investissements. En effet, jumelées à l'ALENA, des entreprises européennes jouiraient de conditions les incitant à faire du Québec et du Canada

leur porte d'entrée vers le marché nord-américain et donc, à y effectuer une partie de leur production.

En terminant, comme près de 40 p. 100 des investissements européens au Canada se font déjà au Québec, le Québec serait sûrement un endroit privilégié pour les entreprises européennes qui désirent investir en Amérique du Nord. Ainsi, souhaitons que ce gouvernement en arrive rapidement à une entente avec l'Union européenne, car cela serait la meilleure façon de diversifier notre économie.

• (1530)

[Traduction]

M. Peter Stoffer (Sackville—Eastern Shore, NPD): Monsieur le Président, je comprends ce que veut dire a priori mon collègue lorsqu'il dit que les accords commerciaux ne sont pas forcément mauvais. S'ils peuvent soutenir notre économie, nos travailleurs et nos produits, c'est une bonne chose, mais dans la réalité, dans le cadre d'un accord commercial, il faut toujours céder une chose pour en obtenir une autre.

Dans une intervention précédente, mon collègue a indiqué que cet accord pourrait être très bon pour les sociétés pharmaceutiques, mais, comme il l'a fait remarquer, il n'est pas si bon pour les sociétés de construction navale. En fait, en 2001, des hommes dont il a probablement entendu parler — Philippe Tremblay, Les Holloway, Peter Cairns et Peter Woodward ainsi que Brian Tobin, alors ministre de l'Industrie — ont formulé des recommandations. Le document intitulé *Vaincre les obstacles vers la prospérité*, contenait cinq recommandations pour le secteur de la construction navale. Malheureusement, huit ans plus tard, aucune de ces recommandations n'a été suivie.

Si ce projet de loi se retrouve devant un comité et que le gouvernement refuse tout amendement qui contribuerait à aider le secteur de la construction navale, le député va-t-il, au nom de son parti, continuer d'appuyer cet accord, s'il ne contient aucune disposition favorable au secteur de la construction navale au Canada et au Québec?

• (1535)

[Français]

M. Guy André: Monsieur le Président, j'aimerais remercier mon collègue du NPD de sa question. J'aimerais également lui indiquer que, bien sûr, ce projet de loi est renvoyé en comité. Comme il le sait très bien, une motion du Bloc québécois à l'étude en comité demande à ce gouvernement de soutenir davantage la construction navale.

Avec le NPD et les libéraux qui ont appuyé cette motion, nous allons pousser le gouvernement à agir pour soutenir la construction navale. Toutefois comme le député l'a indiqué, il y a d'autres éléments à l'intérieur de cette entente qui favorisent les intérêts du Québec et qui répondent à ses besoins.

On a parlé de l'industrie pharmaceutique, que nous trouvons très importante, mais il y a également le nickel qui représente plus de 80 p. 100 de ce qu'on exporte. La plus importante mine de nickel dans l'Ungava est la propriété d'une entreprise suisse. En Islande aussi, l'aluminium est le premier produit qu'on exporte. Là encore, la production se concentre beaucoup au Québec. Ce sont tous des éléments qui font que nous sommes favorables à ce projet de loi C-2.

Initiatives ministérielles

Bien sûr, je suis d'accord avec mon collègue: lorsque le Bloc québécois vote pour un projet de loi ici, à la Chambre, c'est toujours pour les besoins et dans l'intérêt des Québécois. Et tant que ce projet de loi répondra aux besoins et aspirations du Québec, nous allons l'appuyer. Cependant, advenant que ce projet de loi soit renvoyé en comité et ne s'ajuste pas aux demandes du Bloc, ce sera à considérer.

M. Serge Cardin (Sherbrooke, BQ): Monsieur le Président, je voudrais demander quelque chose à mon collègue. Ce matin, dans les faits, j'ai posé une question au ministre du Commerce international concernant, justement, les mesures à apporter pour l'industrie de la construction navale.

Car on sait très bien que la Norvège, qui fait partie de cet accord de libre-échange, a profité pendant de nombreuses années de très grandes subventions, qu'elle a effectivement pu développer une expertise, une compétitivité à l'échelle mondiale. Aujourd'hui, évidemment, compte tenu des nouvelles normes en ce qui concerne les subventions directes aux industries, la Norvège est plus limitée.

Aujourd'hui, pour faire concurrence à la Norvège et à d'autres entreprises navales aux quatre coins de la planète, il faudrait que l'industrie de construction navale au Canada et au Québec soit soutenue d'une certaine façon afin qu'elle se modernise pendant la période où le tarif va disparaître petit à petit — ça va commencer dans trois ans et ça va durer 15 ans. À ce sujet, le Bloc québécois a présenté plusieurs mesures et croit fermement que le gouvernement devrait les mettre en oeuvre.

Je reviens à la question que j'ai posée au ministre ce matin. Au lieu de dire qu'il allait mettre en avant des mesures de sorte que l'industrie de construction navale se développe, il disait tout simplement qu'il allait exercer une surveillance afin que la Norvège ne donne pas encore des subventions. Cependant, le problème, ce n'est pas cela. Si on veut avoir une industrie de la construction navale forte, il faut qu'il y ait des mesures.

Je demande à mon collègue d'élaborer sur les mesures présentées par le Bloc québécois.

M. Guy André: Monsieur le Président, comme je l'ai indiqué dans mon discours, le Bloc québécois a proposé différentes mesures. Mon collègue de Sherbrooke a référé à l'une d'elles lorsqu'il a posé sa question au ministre. Dans le budget, 175 millions de dollars sont prévus pour favoriser la construction navale et la rénovation de navires, entre autres. Or, avec cet accord, le gouvernement peut prioriser l'achat local, l'achat québécois et canadien, pour la construction de nouveaux navires. Ce serait déjà une mesure pour encourager et soutenir notre construction navale. Dans le cas de la construction d'autobus, entre autres, on a vu antérieurement que le gouvernement avait dépensé notre argent en faisant affaire avec des compagnies à l'extérieur du pays, du Québec et du Canada. Cela n'aide pas nos industries. Là, c'est une mesure concrète. De l'argent est attribué pour favoriser l'achat québécois et canadien.

• (1540)

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le discours de mon collègue, ancien membre du Comité permanent du commerce international. J'ai une question à lui poser.

Dans le cas du bois d'oeuvre, on a vu l'erreur malheureusement commise par le Bloc québécois. On sait très bien que c'était une erreur monumentale que de voter en faveur d'une telle entente qui a coûté des dizaines de milliers d'emplois au Québec. Or le projet de loi devant nous fera la même chose. Il est certain qu'il y aura des pertes d'emplois dans la construction navale au Québec. Le gouvernement conservateur n'admettra pas ce fait. Il en a l'habitude.

Je veux savoir si les députés du Bloc québécois sont prêts à voter avec le NPD pour bloquer ce projet de loi. En effet, on sait très bien que celui-ci causera plus de dommages que de bien à l'industrie québécoise et à l'industrie partout au Canada. On sait que ce projet de loi sera néfaste pour l'industrie.

M. Guy André: Monsieur le Président, je suis très heureux de la question de mon collègue, ex-collègue au Comité permanent du commerce international. Il soulève la question du bois d'oeuvre. C'est une très bonne question et, à quelques reprises, j'ai déjà échangé avec lui pour lui faire comprendre que nous, du Bloc québécois, sommes là pour défendre les intérêts et les aspirations des Québécois. Lorsqu'est survenue l'entente sur le bois d'oeuvre, des syndicats et plusieurs entreprises, comme le Conseil de l'industrie forestière du Québec avec M. Guy Chevrette, nous ont dit de l'appuyer. Nous avons agi dans cette perspective. Nous avons consulté l'ensemble des acteurs économiques préoccupés par la forêt au Québec, qui étaient malheureusement étranglés financièrement, et ils nous ont dit de signer...

M. Serge Cardin: Par les libéraux et les conservateurs.

M. Guy André: Ils étaient étranglés par les libéraux et les conservateurs, comme le dit mon collègue de Sherbrooke. Donc, ils nous ont dit d'aller de l'avant et de signer cette entente.

Dans le cas de cet accord de libre-échange avec l'Association européenne, nous travaillerons dans la même perspective. Si cet accord répond aux besoins et aspirations du Québec, nous l'appuierons. S'il ne va pas en ce sens, nous voterons contre. Or, dans le contexte actuel et comme je l'ai dit précédemment, nous sommes en accord avec cet accord de libre-échange en ce qui concerne plusieurs secteurs d'activités, comme l'industrie pharmaceutique, le nickel ou l'aluminium. La question de la construction navale serait toutefois à améliorer dans cet accord. Nous allons justement y travailler en comité.

[Traduction]

M. Peter Stoffer (Sackville—Eastern Shore, NPD): Monsieur le Président, je remercie la Chambre de me donner l'occasion d'aborder un de mes sujets favoris, soit la construction navale. Depuis que je suis arrivé ici, en juin 1997, c'est un sujet que j'ai soulevé à maintes reprises. En fait, notre parti est le seul qui a un porte-parole s'occupant uniquement du secteur de la construction navale et c'est parce que nous comprenons l'importance cruciale de ce secteur pour l'économie de tout le Canada et pour nos eaux intérieures.

Je remercie le député de Burnaby—New Westminster pour tout le travail qu'il a accompli, pas uniquement au sujet de l'accord sur le bois d'oeuvre, où il a démontré à de nombreuses reprises qu'il avait raison, mais également pour le travail qu'il fait au sujet de l'accord de libre-échange avec l'AELE, notamment en dénonçant les effets qu'il aura sur nos chantiers navals. Je n'ai pas l'intention de reprendre son discours à la Chambre des communes, mais il a cité différents représentants des travailleurs et du secteur ainsi que des consultants du secteur qui suivent les choses de très près. C'est leur gagne-pain. Lorsqu'ils ont comparu devant le comité, ils ont dit craindre que l'accord de libre-échange ne plonge le Canada dans des eaux troubles et ait des effets néfastes sur la construction navale au Canada.

Initiatives ministérielles

Nous avons examiné l'accord soigneusement et il n'annonce rien de bon pour le secteur de la construction navale. Je choisis peut-être mal mes mots, mais je n'ai pas mon dictionnaire de synonymes avec moi. Le fait est que l'accord avec l'AELE n'apportera aucun avantage à notre secteur de la construction navale. Nous entendons constamment le secrétaire parlementaire du ministre du Commerce international déclarer que nos chantiers navals peuvent soutenir la concurrence de n'importe quel autre chantier naval dans le monde. Il a parfaitement raison, mais il leur serait très difficile de soutenir la concurrence de chantiers navals de pays comme la Norvège, qui sont fortement subventionnés depuis plus de 30 ans.

Nous n'avons pas trop de difficultés avec le Liechtenstein, l'Islande ou la Suisse. Ce sont de magnifiques pays. Dans d'autres secteurs, par exemple, les produits de la crevette, les bleuets et peut-être même les produits pharmaceutiques, l'accord aura probablement des avantages pour les deux parties. Il n'y a rien de mal à signer des accords commerciaux avec des pays qui ont des codes modernes de protection des droits civils, des droits de la personnes, de l'environnement et de la main-d'oeuvre. C'est ce que nous devons pour améliorer le sort de tous les travailleurs et de toutes les entreprises dans tous ces pays.

Cependant, nous notons que le gouvernement a signé une entente commerciale avec la Colombie, ce pays qui a ouvertement mis à prix la tête des syndicalistes. Lorsque l'un d'eux est tué, la prime établie est versée. Bien des religieux et des syndicalistes ont disparu en Colombie. Le secrétaire parlementaire nous dit que les conservateurs se sont préoccupés de la situation au moment de signer l'entente. À mon avis, ils n'auraient jamais dû signer avant que des mesures aient été prises pour mettre fin immédiatement à ces violations des droits de l'homme. C'est ainsi qu'on en vient à conclure un accord satisfaisant.

Revenons à l'AELE. Dans tous les accords de libre-échange qu'ils ont signés depuis 1924, les États-Unis ont exclu l'industrie de la construction navale et l'industrie navale des discussions. Si les États-Unis d'Amérique, notre principal partenaire commercial, peuvent agir ainsi, pourquoi pas le Canada? En fait, j'aimerais qu'un député libéral ou conservateur nous précise quelle industrie ou quel domaine nous avons déjà tenté d'exclure d'un accord commercial.

Nous sommes également très préoccupés au sujet de nos agriculteurs et de nos ententes commerciales futures dans le cadre de l'OMC, entre autres choses. Nous nous demandons ce qui arrivera à la gestion de l'offre. Rappelons-nous que, lorsque des députés du Parti réformiste siégeaient à la Chambre, ils étaient opposés à la gestion de l'offre. S'il faut croire le secrétaire parlementaire lorsqu'il dit que nos chantiers maritimes devraient être capables de faire concurrence à ceux du monde entier sans mesures protectionnistes, la même chose ne s'appliquerait-elle pas à nos agriculteurs? Nous savons que la Nouvelle-Zélande et d'autres pays veulent faire abolir notre gestion de l'offre, mais nous leur résistons car nous voulons protéger ce mécanisme. Nous tenons à protéger une industrie vitale pour notre pays, c'est-à-dire l'agriculture. Pourquoi donc ces mêmes principes ne s'appliqueraient-ils pas à la construction navale?

● (1545)

Depuis 1924, les États-Unis ont exclu ces secteurs. Lorsque nous avons signé l'accord de libre-échange avec les États-Unis, dans les années 1980, le sénateur Pat Carney, de Colombie-Britannique, était présent. Les États-Unis ont adopté la loi Jones, qui excluait précisément la construction navale et les services maritimes de l'accord avec le Canada. Pourquoi? Parce que pour naviguer entre New York et la Floride, les navires doivent être construits et enregistrés aux États-Unis et dotés d'un équipage américain. Ces

règles n'existent pas au Canada. Un navire américain parti de Chicago peut très bien se rendre dans le Canada atlantique, embarquer des marchandises et les ramener aux États-Unis. Nous ne pouvons pas faire la même chose à cause de l'exclusion de ces secteurs.

En ce qui concerne l'accord avec l'AELE, nous sommes très préoccupés par le volet norvégien. La Norvège a très hâte de mettre la main sur notre industrie, pas seulement pour les bateaux eux-mêmes, mais aussi pour la prospection pétrolière et gazière future au large de la Colombie-Britannique, dans l'Arctique et sur la côte Est. C'est ce qui intéresse la Norvège.

Les libéraux et les conservateurs nous ont répété *ad nauseam* que nous allions construire des bateaux au Canada. Je me souviens que mon collègue de Halifax-Ouest nous avait dit en 2005 de ne pas nous inquiéter, que les navires de la Garde côtière seraient construits ici même, au Canada. Quatre ans plus tard, ils n'ont toujours pas été construits.

J'adore la façon dont les conservateurs ont structuré leur budget. Il faut leur donner cela: leur budget fait mention de la construction navale. Par contre, ils savent aussi bien que moi qu'il faudrait investir 22 milliards de dollars dans ce secteur pour combler les besoins de l'armée, de la Garde côtière et des flottes de cargos hors mer et de traversiers. Qu'offrent les conservateurs? Leur budget prévoit 175 millions de dollars pour une poignée de petits bateaux. C'est un budget de chaloupes. Je n'ai rien contre les chaloupes, mais elles ne seront pas très utiles à 200 milles de la côte Est lorsque nous voudrions arrêter des gens qui déversent du pétrole dans nos eaux, qui pillent nos bancs de poissons ou qui transportent des immigrants illégaux ou de la drogue. Essayons d'arrêter ces gens-là en chaloupe, pour voir.

Le gouvernement devait en outre accorder un contrat pour des navires de soutien interarmées, mais il a annulé la demande de propositions parce qu'il avait sous-estimé les coûts. Le maire de Marystown, à Terre-Neuve, Sam Synard, a réclamé à maintes reprises que soit lancée une nouvelle demande de propositions pour accorder ce contrat, de manière à ce que les gens puissent rentrer au travail. Les chantiers navals de la société Washington, de Marystown, de Halifax, de Port Weller et de la société Davie, à Québec, méritent tous d'avoir ces contrats maintenant. Il y a pour 22 milliards de dollars de travaux à faire seulement en contrats canadiens, ce qui pourrait alimenter les carnets de commandes sur une période de 20 ans.

En 2001, le ministre de l'Industrie de l'époque, M. Brian Tobin, avait affirmé clairement vouloir obtenir un rapport sur l'état de l'industrie de la construction navale et sur les possibilités pour l'avenir. Les quatre membres du comité formé à cette fin ont formulé cinq recommandations principales pour aider l'industrie. Aucune de ces recommandations n'a été appliquée jusqu'à maintenant.

Initiatives ministérielles

L'une des recommandations les plus importantes, dont nous avons demandé plusieurs fois l'application aux libéraux et aux conservateurs, qui ont toujours refusé, même s'ils lui ont partiellement donné suite, est la recommandation qui prévoit l'incorporation du mécanisme de financement structuré sur une période de cinq ans, mécanisme auquel s'ajouterait la déduction pour amortissement accéléré pour cinq ans. Une telle mesure aiderait l'industrie et serait un moyen efficace de donner du travail à des milliers de personnes. Les chantiers navals achèteraient des matériaux au Canada, comme de l'acier, et ils construiraient les navires dont le Canada a tant besoin. Qu'a-t-on obtenu à la place de cette mesure? On a obtenu un mécanisme de financement structuré et la déduction pour amortissement accéléré pour deux ans seulement. La recommandation n'a jamais été pleinement appliquée comme nous l'avions demandé. Le ministère des Finances se justifie en disant qu'il ne voulait pas donner un double avantage à cette industrie.

Nous avons dit à plusieurs reprises que nous voulions simplement que le gouvernement accorde à la construction navale une attention ne serait-ce que deux fois moindre que celle qu'il accorde à l'industrie aérospatiale. Si le gouvernement nous avait écoutés, notre industrie reposerait sur une base solide actuellement. Il est fort probable que l'accord avec l'AELE ne risquerait pas d'avoir un effet dévastateur sur l'industrie canadienne. Mais, ce n'est pas le cas parce que le gouvernement a refusé d'appliquer les recommandations du rapport de 2001. Il a constamment fait fi de mes demandes, de mes questions, de mes déclarations, de mes conférences de presse, de mes arguments et de mes recommandations et il aussi repoussé les démarches des gens de l'industrie. Il faut se demander pourquoi.

• (1550)

En 2003, j'étais ici à la Chambre lorsque le ministre des Finances de l'époque, John Manley, a dit que la construction navale était un secteur en déclin. Tout est alors devenu clair. C'était très décourageant d'entendre une telle chose. Nous nous sommes rendu compte que la disparition de l'industrie navale ferait plaisir à bon nombre de bureaucrates qui la remplaceraient volontiers par autre chose, produits pharmaceutiques, agricoles ou autres. Nous sommes d'avis que c'est une très grave erreur. Nous avons vu ce qui s'est produit à Terre-Neuve-et-Labrador lorsqu'on a remplacé l'industrie de la pêche par d'autres industries dans le cadre de ces accords commerciaux. Cela a eu un effet dévastateur pour cette province.

Tout ce que nous voulons, c'est que l'on réponde aux besoins des travailleurs de ces industries. Ils veulent qu'on leur dise qu'en ce qui a trait aux marchés publics canadiens, c'est eux qui obtiendront les emplois. Ils veulent également qu'on leur dise qu'ils peuvent soutenir la concurrence à l'échelle mondiale. Il est très difficile de soutenir la concurrence contre un pays comme la Norvège qui subventionne son industrie depuis plus de 30 ans, alors que nous ne faisons rien pour venir en aide à la nôtre.

Je dois reconnaître que nous avons fait une chose. Dans le cadre du programme des frégates, nous avons consenti une très grosse somme d'argent à la société Irving pour la modernisation du chantier de Saint John. L'erreur dans tout cela, c'est que les frégates ont toutes été construites plus ou moins en même temps et que le chantier a par la suite dû fermer. Irving a alors reçu une somme supplémentaire de 55 millions de dollars des fonds publics pour fermer le chantier. C'était l'un des chantiers maritimes les plus perfectionnés en Amérique du Nord et on l'a fermé. Après avoir entendu les commentaires de John Manley, les gens ont commencé à croire que l'industrie était en déclin et qu'il était insensé de construire des navires.

Combien de pays occidentaux font construire leurs navires militaires à l'étranger? Le NSI serait un programme très intéressant pour le Canada. En 2002, j'ai participé à la rédaction d'un rapport du Comité de la défense qui recommandait que l'on accroisse le plus rapidement possible notre capacité de transport maritime de matériel. Sept ans plus tard, rien n'a encore été fait.

Pendant la campagne électorale de 2006, le futur ministre de la Défense a dit aux Canadiens qu'ils ne devaient pas s'inquiéter. Je me souviens très bien de cette conférence de presse. Il y avait une grande carte de l'Arctique sur le mur. Il a dit que s'ils étaient élus en 2006, les conservateurs construiraient trois brise-glaces armés. Nous sommes maintenant en 2009 et nous n'avons pas encore vu un seul des ces brise-glaces. Une autre promesse qui n'a pas été tenue.

Pendant la dernière campagne électorale, les conservateurs ont déclaré qu'ils feraient construire le *Diefenbaker*, un brise-glace de 780 millions de dollars. Quand sera-t-il construit? Il ne figure pas dans le budget ni dans le budget des dépenses. Le déficit est déjà de 34 milliards de dollars, et on prévoit qu'il atteindra 84 milliards de dollars. Quand ce projet sera-t-il réalisé? Nous ne le savons tout simplement pas.

En ce qui concerne les navires de remplacement de la Garde côtière, nous obtenons la version réduite, une fraction de ce qui est requis. Ce n'est toujours pas suffisant. À quand le navire de soutien interarmées? Nos marins qui patrouillent les mers au service de notre pays méritent d'être mieux protégés. Ils méritent de disposer du matériel dont ils ont besoin.

Il n'est pas nécessaire de sacrifier nos industries devant l'hôtel du libre-échange lorsqu'il s'agit de l'accord avec l'AELE. Cet accord a du bon, nous l'admettons. Nous voulons toutefois nous assurer que la construction navale en soit exclue. Le gouvernement pourra ensuite faire tous les échanges commerciaux qu'il voudra.

Si les bloquistes ou les libéraux adoptent cet accord dans son état actuel, cela aura un effet dévastateur sur l'industrie de la construction navale dans ce pays. Ils devraient se rendre au chantier de la Davie pour dire aux travailleurs qu'ils se préparent à abandonner la construction navale au profit des industries de l'aluminium, de l'étain, des produits pharmaceutiques ou autres.

Nous demandons aux députés du Bloc québécois de se joindre à nous pour empêcher cet accord d'aller de l'avant, pour protéger l'industrie de la construction navale. Il ne suffit pas d'inscrire un montant précis dans un budget en vue de la construction de petits navires au Canada. Cela ne protège pas l'industrie. Nos grands chantiers maritimes ont besoin de projets à long terme. Imaginez si nous avions déjà mis en oeuvre les recommandations du rapport « Vaincre les obstacles » de 2000. Bien des gens n'auraient pas eu à quitter Terre-Neuve-et-Labrador ou Halifax pour trouver du travail ailleurs. Ces gens auraient pu revenir gagner de bons salaires dans les chantiers navals pour nourrir leur famille.

• (1555)

Pourquoi n'agirions-nous pas de la sorte?

Lorsque mon bon ami et collègue, le député de Welland, interviendra, je sais qu'il aura des faits vécus à nous citer au sujet de ce qui s'est passé aux chantiers de Welland.

Les Grands Lacs sont à nous et la flotte des Grands Lacs doit être remplacée. Qui dit mieux comme endroit pour le faire?

En réalité, nous ne savons pas encore quel sera le prix à payer. Les gens doivent se déplacer. Sur le marché intérieur, il y a à peu près 22 milliards de dollars de travail à faire, ce qui aiderait les entreprises à être concurrentielles à l'étranger et à participer à d'autres travaux, dans le secteur des hydrocarbures, par exemple. Plus nous tardons, plus les chantiers navals vont souffrir. Combien en restera-t-il dans quelques années si nous n'agissons pas? Si nous n'avons plus les chantiers, les ouvriers spécialisés et l'industrie, alors qui va construire à l'avenir les navires de notre Garde-côtière et de notre marine? Qui va construire nos traversiers et nos vraquiers des Grands Lacs?

Mais, j'ai la réponse. J'ai une proposition à faire.

Récemment, les services de traversiers de la Colombie-Britannique et le gouvernement de la cette même province ont fait construire trois traversiers en Allemagne, au coût de plus de 550 millions de dollars. Ce sont les Britanno-Colombiens qui ont versé ces 550 millions de dollars. Pourtant, leur argent n'a créé aucun emploi en Colombie-Britannique.

Et que demande-t-on maintenant? On nous a dit qu'il était moins coûteux de faire construire ces traversiers en Allemagne. Si tel était le cas, que dire du fait que, en les faisant construire au Canada, pour chaque dollar dépensé, la Colombie-Britannique et le gouvernement fédéral auraient récupéré 40 ¢ en TPS et autres impôts sur le revenu? On n'a même pas comptabilisé cet argent.

Qu'ont donc fait les responsables des services de traversiers de la Colombie-Britannique? Ils ont demandé à leur ami et ancien directeur, David Emerson, une exemption des droits d'importation de plus de 20 millions de dollars. S'il était moins coûteux de construire les traversiers en Allemagne, alors pourquoi demander cette exemption? Nous espérons que le gouvernement actuel n'accordera pas une telle exemption. Il doit faire en sorte que les droits d'importation soient payés. Cet argent devrait aller directement à la Colombie-Britannique et servir à l'industrie de la construction navale.

La prochaine fois qu'une province ou le Canada voudra construire des navires, qu'il ou elle regarde dans sa cour et crée des emplois au Canada. Qu'y a-t-il de mal à utiliser les fonds publics canadiens, le savoir-faire canadien, l'industrie canadienne et les chantiers navals canadiens pour construire des navires canadiens? Qui peut s'opposer à cela?

Les conservateurs le peuvent, et le précédent gouvernement libéral le pouvait, car le problème n'a pas commencé sous le règne conservateur. Il a commencé il y a longtemps sous le règne libéral. D'élections en élections, il s'est estompé, dans un sens. Je donne à mon collègue de Burnaby—New Westminster tout le crédit qu'il mérite. Il a fait tout en son pouvoir pour reporter cette mesure et bien expliquer ce que les conservateurs s'approprient à faire à notre industrie.

Une diminution graduelle des droits tarifaires est tout simplement insuffisante. La Norvège peut aisément compenser, puis ne faire qu'une bouchée de nos entreprises. Cet accord ne protégerait pas l'industrie.

S'il s'agissait de produits pharmaceutiques, de bleuets ou de crevettes, je dirais que c'est un accord fantastique et que nous devrions le conclure sans hésiter, mais il s'agit d'une industrie qui, en ce qui a trait aux marchés intérieurs seulement, représente 22 milliards de dollars. Et c'est sans compter les autres appels d'offres auxquels l'industrie pourrait répondre et les autres marchés qu'elle pourrait obtenir dans les années à venir, notamment dans le secteur pétrolier et gazier, la construction de navires étrangers, etc.

Initiatives ministérielles

Il y a cinq grands chantiers et une multitude de petits chantiers au Canada. Il n'y a aucune raison pour que ces chantiers ne soient pas en activité et n'embauchent pas des milliers de travailleurs.

On parle d'un train de mesures de relance économique. En décembre, le ministre de la Défense, le ministre responsable de la Nouvelle-Écosse, nous a dit que la construction navale constituerait un pan du train de mesures de relance dans le budget. Ce n'est pas le cas. Cela ne s'est pas produit.

Ce que nous demandons au député et à tous les membres du caucus, en face, c'est de réfléchir, puis de se rendre sur les chantiers pour dire aux travailleurs qu'ils feront tout en leur pouvoir pour protéger leurs emplois et qu'ils incluront cette protection dans tous les accords que nous concluons avec d'autres pays. Si les États-Unis peuvent invoquer la loi Jones et exclure la construction navale des accords conclus avec nous, nous devrions pouvoir faire de même non seulement avec les États-Unis, mais aussi avec les autres pays, y compris avec l'AELE.

• (1600)

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, mon collègue est renommé pour son travail dans le secteur de la construction navale.

Un des points intéressants de son intervention concernait la politique d'approvisionnement militaire, plus particulièrement celle des États-Unis. Notre accord actuel s'éloigne de nos discussions sur la politique d'achats aux États-Unis qu'envisagent les Américains.

Pour être plus précis, les Américains envisagent d'insérer une disposition favorisant l'achat de produits aux États-Unis dans leur mise à jour financière et leur plan de relance économique. Les États-Unis ont déjà une loi qui protège les contrats d'achat de matériel de défense et en réserve l'attribution aux industries américaines. Cela fait partie des relations que nous avons avec les États-Unis dans le cadre de l'ALENA. C'est quelque chose qui a relancé leur économie. Cette mesure tend également à fournir du soutien stratégique national à leurs militaires. C'est important, car si le secteur manufacturier s'effondre, les États-Unis ne pourront même pas défendre leur propre pays.

En comparaison, au Canada, le gouvernement conservateur, appuyé par les libéraux, a récemment accordé un projet de 254 millions de dollars pour l'acquisition de camions qui seront construits au Texas. Ce qui est triste là-dedans, c'est qu'une usine que nous avons sauvée il y a quelques années à Chatham, en Ontario, peut construire les mêmes camions avec de légères modifications. Cette usine sera fermée et démantelée au Mexique, et des centaines de travailleurs sont en train de se faire licencier. Cependant, un contrat d'un quart de milliard est accordé à une entreprise du Texas. C'est complètement illogique.

Cela est conforme au cadre de nos négociations avec les États-Unis. C'est une chose que nous savions qu'il fallait faire. Nous ne nous opposons pas à ce que les États-Unis utilisent des procédures similaires. J'aimerais que le député me dise ce qu'il pense de cette situation.

Dans le budget, le gouvernement nous a promis des navires côtiers, que mon collègue a appelés des canots. Il reste que nous voulons nous assurer qu'ils sont construits au Canada.

Initiatives ministérielles

Comment pouvons-nous croire que les nouvelles mesures stimuleront réellement notre économie quand nous savons que, en vertu de ces dispositions, l'usine de camions de Navistar ferme ses portes malgré le fait que nous avons pris des mesures pour tenter de sauver ces emplois et que l'usine peut produire les mêmes véhicules qui seront construits au Texas? Mon collègue pourrait-il nous dire ce qu'il en pense?

• (1605)

M. Peter Stoffer: Monsieur le Président, je suis porté à croire que seuls les conservateurs permettraient qu'un quart de milliard de dollars de l'argent des contribuables canadiens soient envoyés au Texas et entraînent avec eux tous nos emplois. C'est incroyable.

Je me souviens de vieilles photos sur papier glacé, de couleur bleue, avec un gros « C » qui ressemblait à un symbole du Kremlin et qui portait une étoile. Je me souviens aussi d'une grande affiche des conservateurs, qui disait: « Nous défendons les intérêts du Canada. » Pourtant, j'ai toujours vu les députés conservateurs s'écraser au lieu de défendre le Canada. Tous ces emplois perdus à Chatham, en Ontario, en sont un autre exemple frappant.

Ces travailleurs canadiens construisaient avec fierté des véhicules militaires pour les hommes et les femmes qui servent le Canada, non seulement ici, mais aussi à l'étranger. J'invite les députés à imaginer à quel point il serait original que, pour une fois, les impôts des contribuables canadiens servent à donner du travail à des Canadiens pour qu'ils construisent des véhicules canadiens pour les militaires canadiens. S'il s'agit d'une idée excentrique ou de gauche, ou encore d'un dogme socialiste, alors traitez-moi de socialiste. Pour ma part, je crois que c'est une excellente idée.

Je serais ravi qu'un député conservateur se rende à Chatham, en Ontario, et qu'il explique à ces travailleurs et à leur famille pourquoi ils ne peuvent pas faire ce travail. Nous, les néo-démocrates, nous pouvons leur prouver qu'avec les bonnes politiques, ces camions auraient pu être construits au Canada selon des normes élevées de qualité, et ce, probablement pour moins cher qu'au Texas.

[Français]

M. Serge Cardin (Sherbrooke, BQ): Monsieur le Président, je suis persuadé que, lors du discours du Trône et du budget de l'automne dernier, comme nous, le député du NPd a perdu toute espèce de confiance envers le gouvernement conservateur. On le sent bien dans ses propos, c'est évident.

En ce qui a trait aux achats gouvernementaux, mon collègue sait également très bien que le gouvernement, à l'intérieur de cet accord de libre-échange, conserve sa pleine liberté de privilégier l'achat chez nous, sous réserve, bien sûr, de l'Accord de l'OMC sur les marchés publics.

D'autre part, on lit à la page 191 du budget de 2009, le Plan d'action économique du Canada, que: « Le gouvernement investit 175 millions de dollars, selon la comptabilité de caisse, pour l'acquisition de nouveaux navires à l'intention de la Garde côtière et pour des travaux de réfection de navires... » Dans ce cas-ci, le gouvernement se sent obligé de préciser « comptabilité de caisse » parce qu'il veut vraiment dire aux gens qu'il investira dans l'année. « Les marchés pertinents n'ont pas encore été conclus, mais les travaux auront lieu au Canada; ».

Ce n'est pas parce qu'à la page 191, il y a un petit élément qui pourrait favoriser l'industrie de construction navale au Canada qu'on doit voter pour ce budget, parce que globalement, on sait ce que c'est, et comme le lien de confiance est brisé, on ne croit pas à tous les engagements du Parti conservateur.

Le député ne croit-il pas qu'on est capables d'influencer le gouvernement pour qu'il puisse donner la chance à l'industrie de la construction navale de se développer au cours de cette période de 15 ans où disparaîtra tranquillement le tarif sur les navires?

• (1610)

[Traduction]

M. Peter Stoffer: Le député a raison, monsieur le Président. Nous avons vu à maintes reprises les conservateurs manquer à des promesses extraordinaires qu'ils avaient faites.

Si nous réclamons 22 milliards de dollars sur 20 ans et que nous obtenons 175 millions, devons-nous dire merci? Bien sûr. Nous remercions le gouvernement d'avoir prévu cette petite somme et de l'avoir inscrite dans le budget.

Ce ne sont toutefois pas les grands chantiers navals qui feront ces petits travaux. Beaucoup des travaux qui seront accomplis grâce à cette somme seront attribués aux petits chantiers, ce qui est une bonne chose pour eux. Nous apprécions cet engagement.

Cependant, il n'y a absolument aucune garantie que ces travaux seront réalisés. Une entreprise de Pictou, en Nouvelle-Écosse, qui est dans la circonscription du ministre de la Défense lui-même, fabriquait depuis des années des couteaux pour les forces armées. Cette entreprise a disparu. Ses employés ont été mis à pied, et les couteaux sont maintenant fabriqués en Chine.

Si le ministre de la Défense ne peut protéger une industrie de sa propre circonscription, comment puis-je espérer que les conservateurs protégeront quoi que ce soit dans le domaine de la construction navale?

M. Laurie Hawn (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale, PCC): Monsieur le Président, la seule chose que je peux garantir à la Chambre, c'est que le député et son parti voteront contre toute proposition qui serait à l'appui des forces armées ou de nos anciens combattants.

Nous parlons du soutien de la construction navale. Le budget et le Plan d'action économique montrent que 98 navires de la Garde côtière sont en construction et que 40 autres sont en voie d'être remis à neuf. Nous avons aussi la stratégie de défense « Le Canada d'abord », qui prévoit l'investissement de milliards de dollars sur 20 ans pour le remplacement de navires. Les travaux nécessaires à cette fin seront réalisés au Canada. Si l'on ne considère pas cela comme une forme de soutien à l'industrie de la construction navale, alors je ne sais pas ce qu'il faudrait.

Quant à ce que le député a dit au sujet des camions, personne d'autre n'avait soumissionné. C'est très difficile de confier des travaux à des gens qui ne présentent pas de soumission pour les obtenir.

J'aimerais que le député s'en tienne aux faits et cesse de faire semblant de prendre la défense des forces armées alors que, en fait, il vote contre toute mesure ou tout budget qui favorise la défense. Son parti et lui votent contre le soutien à la défense, alors qu'il cesse de faire l'hypocrite et qu'il s'en tienne aux faits.

M. Peter Stoffer: Monsieur le Président, voyons cela plus en détail.

Dans le cadre du Programme pour l'autonomie des anciens combattants, le gouvernement a promis à toutes les veuves de la Deuxième Guerre mondiale et de la Guerre de Corée qu'elles toucheraient immédiatement une prestation. Il a fallu attendre deux ans et demi avant qu'il en soit question dans un budget. Le montant prévu représentait moins de 10 p. 100 de ce qui avait été promis.

Initiatives ministérielles

On nous a dit que toutes les personnes exposées à l'agent Orange à Gagetown entre 1958 et 1984 allaient être indemnisées. C'était de la foutaise. L'indemnisation ne visait que les victimes de 1966 et 1967.

Pour ce qui est de la disposition de recouvrement du Régime d'assurance-revenu militaire, l'ancien ministre de la Défense a dit que le gouvernement allait régler ce dossier. On attend toujours.

Nous pourrions également parler du recouvrement de leurs pensions.

Récemment, le 9 septembre 2008, le premier ministre a dit à des anciens combattants d'origine polonaise que, si son gouvernement était élu, il créerait une allocation pour tous les anciens combattants alliés. Ni le budget des dépenses, ni le budget ne prévoient cette allocation. S'il y a de l'hypocrisie envers nos anciens combattants, elle vient de ce député et de ce gouvernement-là.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, après avoir constaté le mépris dont font preuve les conservateurs, nous devrions revenir au sujet à l'étude, soit l'accord de l'Association européenne de libre-échange.

Nous savons que les conservateurs ne se donneront même plus la peine de défendre cet accord. Ils se dérobent simplement à toute responsabilité concernant ce projet de loi.

J'aimerais remercier le député de Sackville—Eastern Shore de s'employer à protéger l'industrie de la construction navale et de défendre les intérêts des anciens combattants et je voudrais lui poser une question. Pourquoi ce projet de loi gêne-t-il autant les conservateurs?

M. Peter Stoffer: Monsieur le Président, je dois conclure que bon nombre des députés du Parti conservateur n'ont pas de chantiers navals dans leurs circonscriptions, car s'ils en avaient, ils comprendraient mieux la situation.

Je me souviens de l'époque où ils étaient dans l'opposition. Je me souviens du Parti réformiste en 1997. Je me souviens que l'Alliance et le Parti conservateur, avant qu'ils ne forment le gouvernement, défendaient les intérêts des chantiers navals au Canada. Cela ne semble plus être le cas.

[Français]

M. Claude Guimond (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, BQ): Monsieur le Président, je suis très heureux de participer à ce débat sur le projet de loi C-2 qui devrait aboutir sur la mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange entre le Canada et l'Association européenne de libre-échange. Il s'agit d'un accord sur lequel le Comité permanent du commerce international s'est déjà penché et je suis heureux de pouvoir, aujourd'hui, ajouter ma contribution à la réflexion en cours.

Il a déjà été dit en cette Chambre que le Bloc québécois est favorable à cet accord dans son ensemble. Nous, du Bloc québécois, jugeons effectivement qu'il s'agit d'un bon accord, en particulier pour l'économie du Québec. Les pays avec lesquels nous signerons cette entente offrent des opportunités intéressantes. Que ce soit au niveau de l'industrie pharmaceutique, de l'extraction du nickel ou de l'exportation de l'aluminium, le Québec est très bien positionné et bénéficiera sûrement de son avantage. Par contre, cela ne signifie pas que ce soit un accord parfait. Nous avons des sérieuses inquiétudes, notamment en ce qui concerne l'inclusion de l'industrie de la construction navale dans cet accord. Ces inquiétudes ont été exprimées par le Bloc québécois dans son rapport complémentaire au rapport du comité, et je profite de cette occasion pour soumettre à nouveau cette question à l'attention des parlementaires.

L'avenir des chantiers maritimes est un enjeu extrêmement important pour le Québec et est, je dirais, particulièrement important pour l'est du Québec. La région se situe dans le large du fleuve Saint-Laurent, la plus importante voie navigable au monde, et une partie de son économie réside dans le domaine des chantiers maritimes. Pour cette raison, les citoyennes et les citoyens de ma région subiront directement l'impact de cet accord de libre-échange dans quelques années. L'impact sera positif ou négatif, dépendant du choix que fera le gouvernement aujourd'hui.

Depuis de longues années, le secteur de la construction navale souffre d'un manque flagrant de soutien gouvernemental. Nos chantiers maritimes affichent un retard considérable par rapport à ceux de la Norvège, l'un des pays signataires de cet accord. Pendant de longues années, la Norvège a investi massivement dans la modernisation de ses chantiers, tandis qu'ici, c'est avec regret que nous constatons qu'il y a longtemps que nos chantiers ont été abandonnés par le gouvernement fédéral. Actuellement, nous pouvons affirmer qu'il n'existe pas au Canada de véritable politique maritime et cela pourra faire très mal dans les prochaines années.

Il est vrai que, selon l'entente établie, les produits les plus sensibles de la construction navale bénéficieront d'une diminution progressive des droits de douane qui s'étendra à 15 ans dans quelques cas. À partir de cette période d'ajustement, aucune protection tarifaire ne sera permise et les navires de la Norvège, par exemple, arriveront sur le marché canadien et québécois pour concurrencer d'égal à égal avec nos navires. Cela ne poserait pas de problèmes, si ce n'était de notre retard dans ce domaine. Si, demain matin, on ouvrait les frontières à nos concurrents, nos chantiers ne survivraient pas. Et cela serait très malheureux, car nos chantiers maritimes sont essentiels, que ce soit pour des questions d'ordre économique, stratégique ou environnemental. Maintenant, on peut se poser la question: quelle sera la réalité de notre industrie maritime dans 15 ans?

Si le passé est garant de l'avenir, il nous est permis aujourd'hui d'être extrêmement pessimistes quant à la survie de cette industrie dans un contexte de concurrence étrangère accrue. Il est évident que si le gouvernement fédéral continue d'ignorer les besoins de nos chantiers et de ne pas agir pour les soutenir, ce que nous verrons au cours des 15 prochaines années, c'est certainement leur détérioration progressive. Voilà pourquoi le Bloc québécois a présenté une importante recommandation au Comité permanent du commerce international avant que l'accord de libre-échange ne soit effectif. La recommandation est la suivante: « Le gouvernement canadien doit sans tarder mettre en oeuvre une vigoureuse stratégie de soutien de l'industrie de la construction navale qui soit par ailleurs conforme aux engagements du Canada à l'OMC. »

C'est, en fait, la seule recommandation du rapport. Les conservateurs ne voient jamais de problèmes dans leurs politiques, les libéraux, comme d'habitude, se sont abstenus de proposer des recommandations et le NPD, fidèle à son anti-libre-échangisme, s'est prononcé contre l'intégralité de cet accord.

● (1615)

La recommandation du Bloc québécois, qui a finalement reçu l'appui du comité et qui se retrouve dans son rapport, répond à l'attente de plusieurs constructeurs canadiens et québécois. Sans pouvoir espérer que leur secteur soit exclu de l'accord, ils s'attendent à ce que le gouvernement agisse rapidement et énergiquement. Selon les porte-parole des constructeurs navals et des travailleurs du secteur, nous lisons dans le rapport que:

Initiatives ministérielles

[...] en l'absence du bénéfice simultané du mécanisme de financement structuré et de l'amortissement accéléré des biens d'équipement, l'accord aurait des effets catastrophiques sur l'industrie et entraînerait des pertes d'emplois. À leur avis, cette aide additionnelle de l'État est cruciale pour que l'industrie canadienne de la construction navale survive à l'intensification de la concurrence de la part des producteurs norvégiens.

Certains diront que la Norvège a fait savoir qu'elle a cessé de subventionner ses constructeurs maritimes et que cela permettra au Canada de concurrencer d'égal à égal avec ce pays. Mais que faisons-nous pour rattraper toutes les années d'absence de subventions ici lorsque, en Norvège, le généreux soutien de l'État lui permettait d'atteindre le haut niveau de compétitivité dont elle dispose aujourd'hui? La réponse est simple: il faut un revirement radical de l'approche fédérale à l'égard de l'industrie maritime, ce qui signifie l'abandon de la politique du laisser-faire suivie jusqu'à présent, autant par les libéraux que par les conservateurs.

De ce point de vue, je suis heureux de l'arrivée de ce débat sur l'entente commerciale avec l'Association européenne de libre-échange, car il met en avant la fragilité de notre industrie maritime face à la concurrence étrangère et nous oblige à prendre position sur ces questions rapidement. Ce n'est pas cet accord qui est mauvais, mais notre politique. Pour cette raison, un changement de cap est impératif. Dans 5 ou 10 ans, il sera trop tard. Il faut agir maintenant. Avec l'application de quelques mesures ciblées, nos chantiers maritimes peuvent devenir modernes, productifs, présenter une bonne santé financière et, finalement, être très compétitifs. Le plus grand problème jusqu'à maintenant a été le manque de volonté politique de faire changer les choses, et il est grand temps que cela change aussi.

Pour ma part, parmi tous les volets englobés par cet accord de libre-échange, c'était cette question qui m'interpellait le plus. Les autres aspects de l'entente, incluant l'agriculture, semblent être bien encadrés et conformes au respect des intérêts du Québec. Il ne me reste qu'à ajouter que cet accord de libre-échange peut signifier, comme d'autres collègues l'ont déjà souligné, une belle porte d'entrée pour une future entente avec les pays de l'Union européenne. Il s'agira d'en saisir l'occasion, et surtout d'être prêts pour la concurrence.

• (1620)

M. Serge Cardin (Sherbrooke, BQ): Monsieur le Président, puisque le tarif sera diminué à zéro d'ici à une période d'attente de trois ans et après 15 ans, la recommandation faite par le Comité permanent du commerce international suggérait que le gouvernement mette en place une politique vigoureuse pour favoriser le développement de l'industrie de la construction navale. Le gouvernement devrait effectivement mettre en place une politique semblable de mise en oeuvre le plus rapidement possible.

Il faut se rappeler que pendant les 10 ans qu'ont duré les négociations, particulièrement en 2000, l'Association de la construction navale du Canada n'était pas favorable à la politique du gouvernement. La période de diminution du taux était encore beaucoup plus courte. L'association a finalement accepté que le tarif diminue, mais sur une période de 15 ans, et ce, après une attente de trois ans. Lors de leur comparution en comité, les représentants des chantiers maritimes ont demandé en priorité deux mesures: l'amortissement accéléré dont pourraient se prévaloir les acheteurs de navires canadiens et la mise en place d'un mécanisme de financement structuré.

Mon collègue pourra vous le dire parce que je lui donne l'occasion de le répéter: les recommandations que fait le Bloc québécois sont beaucoup plus nombreuses que cela, il y en a plusieurs. Il s'agit d'éléments à mettre en oeuvre le plus rapidement possible pour aider

l'industrie de la construction navale. Je demande donc à mon collègue d'élaborer un peu plus sur l'ensemble des propositions que fait le Bloc québécois au gouvernement conservateur.

• (1625)

M. Claude Guimond: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de me donner l'occasion de préciser les recommandations du Bloc québécois dans le rapport. Par le coût élevé de ces produits, l'industrie requiert des mécanismes particuliers de financement pour l'industrie des chantiers maritimes, afin que celle-ci puisse faire l'achat d'équipements d'une telle valeur. Justement, par la valeur de ces produits qui constituent souvent la majeure partie de l'actif de l'acheteur, l'industrie a besoin de règles fiscales particulières pour être compétitive. Encore une fois, par ces investissements importants, l'industrie a besoin de partager le risque qu'elle encourt à l'étape de la recherche et du développement, et de faciliter particulièrement l'accès au crédit.

Une autre mesure très importante devrait offrir un financement couvrant une bonne partie de la valeur du contrat, soit 87,5 p. 100. C'est ce que nous demandons. En terminant, toutes ces mesures devraient être disponibles tant pour les acheteurs canadiens que pour les acheteurs étrangers.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, j'ai écouté avec beaucoup d'attention l'allocution du député de Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques. Si j'ai bien compris, il n'est favorable ni à l'entente ni à ses répercussions sur la construction navale, au Québec comme ailleurs au Canada.

On sait très bien qu'avec 1 100 emplois effectivement perdus, du moins temporairement, dans les chantiers maritimes Davie, la construction navale est présentement en crise.

Ma question sera fort simple. Le Bloc québécois a déjà fait une erreur en appuyant l'entente du bois d'oeuvre, ce qui a causé la perte de milliers d'emplois. On ne peut pas blâmer Guy Chevrette d'avoir recommandé l'entente. Cela a été une mauvaise entente pour le Québec et qui a mené à la perte de milliers d'emplois. On sait maintenant que ce projet de loi mènera également à la perte de centaines d'emplois, surtout au Québec, et que cela aura un effet néfaste sur l'ensemble de la construction navale partout au Canada.

Le député est-il prêt à se prononcer contre ce projet de loi?

On ne peut pas être comme le Parti libéral qui parle toujours contre quelque chose, mais vote toujours comme le gouvernement conservateur. Il est maintenant temps que le Bloc québécois se lève, suive le leadership du NPD et vote contre ce projet de loi. Est-il prêt à le faire?

M. Claude Guimond: Monsieur le Président, j'aurais été très surpris que mon collègue du NPD ne me parle pas de la crise du bois d'oeuvre. Il fallait qu'il le fasse, c'était plus fort que lui.

Au Bloc québécois, nous trouvons que cette entente avec l'Association européenne de libre-échange est une bonne entente. Cependant, nous croyons que pour être capables d'y faire face, il nous faudrait, au Canada, une vraie politique pour le développement des chantiers maritimes. La position du Bloc par rapport à cet accord est très claire.

Initiatives ministérielles

M. Serge Cardin: Monsieur le Président, afin de donner la chance à mon collègue du Bloc québécois de continuer à présenter son point de vue sur la construction navale, en réponse à la question du NPD, qui était un peu biaisée, il faut préciser qu'il est certainement triste et navrant qu'il y ait eu des pertes d'emplois au Québec dans le domaine de la construction navale. Toutefois, il faut aussi faire la part des choses: l'accord n'est pas encore adopté.

Ce n'est donc pas une question commerciale, c'est une question industrielle. C'est sur le plan de l'industrie que cela se passe présentement. Ce n'est pas l'accord qui a un effet sur les pertes d'emplois au Québec que j'ose espérer temporaires. C'est plutôt sur le plan des orientations industrielles, sur l'industrie de la construction navale que ni le gouvernement libéral de l'époque ni le gouvernement conservateur d'aujourd'hui ne veulent s'engager.

C'est donc relativement simple. Il faut de mesures appropriées pour favoriser son développement et sa modernisation, et je crois fermement en la capacité des travailleurs des industries de la construction navale, en leurs compétences et en leur potentiel, mais pour ce faire, il faut que le gouvernement conservateur donne des outils. On sait que c'est un gouvernement du laisser-faire, mais en temps de crise économique comme celle qu'on vit aujourd'hui, il est encore plus pertinent qu'il adopte des politiques. Et des politiques, on en a. Je suis persuadé que mon collègue pourrait vous en nommer encore plusieurs.

• (1630)

M. Claude Guimond: Monsieur le Président, dans la foulée des mesures qui devraient accompagner cette politique, on parle de prêts et de garanties de prêts à l'intention des chantiers qui doivent investir pour déposer une garantie financière afin de soumissionner sur de nouveaux contrats. Cela prend des capitaux, et le gouvernement devrait les soutenir en ce sens.

Il faut absolument améliorer les règles fiscales pour les crédits-bails et donner des outils supplémentaires à ces gens pour qu'ils puissent conclure des ententes. On parle de crédits d'impôt remboursables pour les armateurs. Encore une fois, il s'agit d'une mesure pour leur faciliter la vie.

À notre avis, toutes ces mesures devraient être incluses dans une véritable politique pour nos chantiers navals, tant au Québec qu'au Canada. Ils seraient ainsi capables d'affronter le libre-échange, particulièrement dans des accords avec la Norvège que l'on retrouve dans l'entente avec l'Association européenne de libre-échange.

Le président suppléant (M. Barry Devolin): L'honorable député de Burnaby—New Westminster a la parole pour une question très brève.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, dans un sens, c'est une question complémentaire.

J'ai posé une question directe et je n'ai pas eu de réponse directe. On sait que le projet de loi aura un impact néfaste au Québec. Est-ce que le député et son caucus sont prêts à suivre le NPD et à voter contre ce projet de loi, oui ou non?

Le président suppléant (M. Barry Devolin): Le député de Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques a la parole pour une réponse brève.

M. Claude Guimond: Monsieur le Président, comme je le disais tout à l'heure, le Bloc québécois est d'accord avec l'entente de libre-échange avec l'Association européenne de libre-échange. Ce que nous disons, c'est qu'il faut qu'elle soit accompagnée d'une vraie politique pour soutenir le secteur des chantiers maritimes.

[Traduction]

M. John Rafferty (Thunder Bay—Rainy River, NPD): Monsieur le Président, je commencerais par un préambule. Mes observations au sujet du projet de loi ne concernent pas le protectionnisme. Elles concernent l'avenir de nos enfants et de nos emplois. Je vais essayer d'être aussi éloquent que le député de Sackville—Eastern Shore, mais je ne pense pas en être capable.

Les députés se demanderont pourquoi un représentant du Nord de l'Ontario prend la parole au sujet de la partie du projet de loi qui porte sur la construction navale. En plus d'être un des centres forestiers du Canada, Thunder Bay est également un des centres de la construction et de la réparation navale.

Les députés l'ignorent peut-être, c'est pourquoi je tenais à signaler que ma ville est un centre de la construction navale. Nous avons des travailleurs qualifiés, des ports de mer, ainsi que des entreprises de haute technologie, comme Pascal Engineering, qui construisent et réparent des navires.

Malheureusement, cependant, comme nous avons pu le constater au fil des ans, l'attribution de marchés dans le domaine de la construction navale est illogique au Canada. Ces marchés sont attribués pour des raisons politiques. J'espère, à la fin de mon discours, qu'un député du gouvernement prendra la parole pour me dire que les centres de la construction navale au Canada, comme Thunder Bay, ne seront pas oubliés si des investissements nous vraiment faits dans le secteur. Des petits navires comme des grands peuvent être construits à Thunder Bay; nous aimerions qu'on lui donne la chance de se mettre au travail. J'aimerais que quelqu'un au gouvernement assure les gens de Thunder Bay et du Nord-Ouest de l'Ontario qu'ils ne seront pas laissés pour compte.

Les travailleurs concernés à Thunder Bay ne pensent pas que la construction navale est un secteur en déclin. Le gouvernement, ainsi que le gouvernement de l'Ontario, pensent tous deux que la construction navale, à l'instar de la foresterie, est un secteur en déclin.

Mes principales réserves au sujet du projet de loi concernent les dispositions relatives à la construction navale. Aux termes de celui-ci, les droits imposés sur les navires passeront de 25 p. 100 à 0 p. 100 sur une période de 10 à 15 ans, selon le type de produit. Les droits resteront inchangés les trois premières années. Les droits imposés sur une catégorie de navire, les très gros navires, seront entièrement éliminés, et c'est précisément ces navires-là qui sont susceptibles d'être construits à Thunder Bay.

Le gouvernement a manqué son coup avec d'autres accords commerciaux. Je ne veux pas m'éterniser à ce sujet, mais nous parlons d'une situation très réelle dans laquelle de vrais emplois disparaissent.

Nous comprenons l'idéologie du gouvernement en ce qui concerne les accords de libre-échange. Il y a 15 ou 20 ans, un économiste américain a écrit un livre où il disait que ces accords sont une bonne idée. Malheureusement, à cause de notre façon de les élaborer, ils ont principalement pour effet de trahir nos industries.

À l'appui de mon propos, je voudrais lire quelques citations à la Chambre. La première est de George MacPherson, président de la Shipyard General Workers' Federation de la Colombie-Britannique. Il a dit:

Initiatives ministérielles

L'industrie canadienne de la construction navale tourne déjà au tiers environ de sa capacité. La demande canadienne de navires sur les 15 prochaines années est estimée à 9 milliards de dollars en emplois canadiens. Aux termes des accord de libre-échange avec la Norvège, l'Islande et bientôt la Corée, puis le Japon, ces emplois dans les chantiers navals canadiens sont sérieusement menacés. En fait, le projet du gouvernement est pure folie et il est scandaleux.

De plus, Les Hollaway, directeur des TCA pour le Canada atlantique, a déclaré ceci: « Votre comité ne devrait pas recommander la signature de cet accord de libre-échange sans avoir d'abord recommandé au gouvernement fédéral de s'occuper des problèmes de l'industrie navale, de manière à ce qu'elle puisse concurrencer à armes égales nos partenaires commerciaux. »

Quel est le problème dans le domaine de la construction navale? Au cours des 20 dernières années, la Norvège — principal concurrent du Canada au sein de l'AELE pour ce secteur — a développé une industrie de la construction navale dynamique en commençant par protéger son marché et par fortement subventionner la production. Maintenant, la Norvège est en mesure de faire concurrence sans imposer de tarifs douaniers. Pendant tout ce temps, le Canada a maintenu des droits de 25 p. 100 visant l'importation de navires sans établir aucune forme de politique en matière de construction navale pour appuyer l'industrie. La soi-disant généreuse élimination progressive sur 10 à 15 ans constitue simplement un sursis d'exécution pour l'industrie de la construction navale du Canada.

• (1635)

Andrew McArthur, de l'Association de la construction navale du Canada, a présenté des arguments fort convaincants, au nom des constructeurs de navires canadiens, pour que cette industrie soit exclue de façon explicite de l'accord Canada-AELE, comme elle l'est de l'ALENA. Il a fait remarquer que l'industrie norvégienne de la construction navale, une industrie de classe mondiale, n'est plus subventionnée aujourd'hui, mais qu'elle doit sa compétitivité actuelle à l'aide gouvernementale considérable qu'elle a reçue au cours des années passées. Voici un extrait des propos d'Andrew McArthur:

Nous sommes donc d'avis, depuis le premier jour, que la construction navale devrait être exclue de l'accord de libre-échange. Nous nous heurtons à un mur de briques depuis quelques années, et l'on nous dit que ce n'est pas possible. Si les Américains, par la Loi Jones, peuvent soustraire la construction navale de l'ALENA et d'autres accords de libre-échange, comme ils le font aujourd'hui avec la Corée, pourquoi le Canada ne peut-il pas faire de même?

C'est précisément ce genre de politique qui a permis à la Norvège de devenir un acteur important dans ce secteur sur la scène mondiale et c'est précisément ce que le gouvernement fédéral n'a pas fait ici en anéantissant complètement l'industrie canadienne de la construction navale.

Les côtes canadiennes sont les plus longues du monde. Pourtant, notre pays n'a aucune stratégie pour son industrie de la construction navale. Cette situation est absolument inacceptable. Lorsque les droits de douane seront abolis dans 15 ans, l'industrie canadienne sera incapable de soutenir la concurrence des Norvégiens. L'état actuel de notre industrie de la construction navale est une conséquence directe du fait que les gouvernements libéraux et conservateurs qui se sont succédé n'ont pas mis en place une politique de développement industriel vigoureuse. L'industrie canadienne de la construction navale n'est plus que l'ombre d'elle-même, représentant environ le tiers ou le quart de ce qu'elle était il y a 10 ou 15 ans.

Récemment, le gouvernement Harper et le gouvernement Campbell de la Colombie-Britannique ont encore une fois refusé de protéger notre industrie de la construction navale. Je ne veux pas entrer dans les détails, mais nous connaissons tous l'histoire des

traversiers de la Colombie-Britannique. Le premier bateau est arrivé en décembre dernier. Le gouvernement Harper a refusé de s'engager à...

• (1640)

Le président suppléant (M. Barry Devolin): À l'ordre, s'il vous plaît. Le député sait qu'il ne peut pas nommer ses collègues par leur prénom.

M. John Rafferty: Oui, monsieur le Président. Je présente mes excuses à la Chambre. Les députés souhaitent peut-être poser quelques questions à ce sujet.

Même les intervenants du monde des affaires qui ont un intérêt direct à accélérer l'adoption de l'accord avec l'AELE, notamment l'Association des armateurs canadiens, justifient leur appui en soutenant que le Canada a définitivement perdu la capacité de construire des navires, mais nous ne partageons pas cette vue pessimiste. Avec l'appui adéquat et judicieux du gouvernement fédéral, l'industrie de la construction navale canadienne pourrait rapidement être relancée. Seule la volonté politique du gouvernement fédéral fait défaut.

Les États-Unis ont toujours refusé d'abroger la loi Jones comme on l'a mentionné à quelques reprises aujourd'hui. J'aimerais rappeler à la Chambre la teneur de cette loi mise en place dans les années 1920 pour protéger la capacité des États-Unis de construire des navires commerciaux. La loi Jones exige que le commerce entre les ports américains situés sur les voies navigables intérieures et intercôtières soit effectué dans des navires construits aux États-Unis, appartenant à des propriétaires américains, battant pavillon américain et dotés d'équipage américain. Les États-Unis ont également exclu la construction navale de l'ALENA et, ces dernières années, ont mis en oeuvre de programmes fortement subventionnés de remise à neuf de navires.

Par conséquent, le secteur de la construction navale doit être exclu de cet accord et le gouvernement fédéral doit immédiatement aider à élaborer un mécanisme de financement structuré, une déduction pour amortissement accéléré pour l'industrie, et une politique efficace favorisant l'achat de produits canadiens pour tous les marchés publics.

Comme je l'ai dit au début de mon intervention, je ne parle pas de protectionnisme. Je parle, d'une part, de règles du jeu égales pour tous et, d'autre part, d'assurer l'avenir des nos enfants, de nos familles et de préserver notre capacité de fabriquer des produits recherchés non seulement au Canada, mais aussi à l'échelle mondiale. Nous avons cette capacité.

En conclusion, j'invite les députés ministériels et ceux de l'opposition à poser des questions. Je sais qu'il y en aura probablement quelques-unes.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, les conservateurs ne défendent tout simplement pas cet accord. Ils ont battu en retraite. Pendant la première heure environ, le premier ministre et le secrétaire parlementaire l'ont défendu. Cependant, depuis que tous les faits ont été mis en lumière, les conservateurs, même ceux qui vivent dans des régions où l'industrie de la construction navale est importante, sont complètement silencieux au sujet de ce projet de loi. Ils ne le défendent pas. On pourrait dire, je suppose, qu'il est difficile de défendre l'indéfendable. Comment un député pourrait-il se lever et déclarer que son gouvernement va faire disparaître des milliers d'emplois dans l'industrie de la construction navale? C'est une position difficile à défendre.

Initiatives ministérielles

Cependant, je pense que ceux qui nous écoutent aujourd'hui, ceux que les répercussions éventuelles de ce projet de loi inquiètent doivent être vraiment déçus de ce que les conservateurs se révèlent incapables de le défendre. Ils sont incapables de se lever et de parler de ce projet de loi. Ils ne disent absolument rien de ses répercussions et des pertes d'emplois qu'il entraînerait. Les libéraux sont leurs complices. Le nouveau chef libéral est une sorte de Robin de la politique canadienne, vous savez, Batman et Robin, les libéraux sont les complices des conservateurs. Cependant, aucun de ces partis ne défend ce projet de loi proposé par le gouvernement.

Puisque le député a mis très clairement en lumière les conséquences de ce projet de loi, les pertes d'emplois, ainsi que l'incapacité du gouvernement à défendre les bons emplois canadiens, pense-t-il que les conservateurs ont honte de leur propre projet de loi?

• (1645)

M. John Rafferty: Monsieur le Président, je ne peux pas parler pour les députés ministériels et dire s'ils ont honte du projet de loi. Je soupçonne que c'est le cas.

Quoi qu'il en soit, comme le député de Sackville—Eastern Shore l'a dit, certains éléments de l'accord avec l'AELE sont utiles et nous ne nous y opposons pas. Ce que nous demandons, c'est que la construction navale soit exclue du projet de loi avant qu'il ne franchisse la présente étape. C'est une demande toute simple, qui n'a rien à voir avec les autres éléments commerciaux de l'accord.

J'ai vu la dévastation causée à Thunder Bay au cours des années de déclin de la construction navale. Comme je l'ai dit, on comprend mal pourquoi cela s'est produit, alors que nous avons des capacités en matière de construction navale dans cette ville, par ailleurs durement touchée dans d'autres domaines comme le secteur forestier à cause d'accords peu judicieux et de l'indifférence de divers ordres de gouvernement. Il m'est difficile de ne pas être ému alors que je connais des familles qui ont été dévastées et des gens qui ont perdu leur emploi et que je suis également conscient d'autres conséquences qui en découlent probablement, comme la perte de la main-d'oeuvre qualifiée. Quand ce genre de chose arrive, la main-d'oeuvre qualifiée quitte une région ou une province. Nous ne pouvons pas nous permettre d'avoir d'autres exodes.

J'espère que le gouvernement examinera notre demande, étudiera le volet concernant la construction navale et décidera que ce que nous avons proposé aujourd'hui est la meilleure manière de procéder.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, l'industrie de la construction navale n'est pas importante seulement du point de vue commercial ou en raison des compétences et du travail à valeur ajoutée qu'on y trouve. Elle fait également travailler de nombreux Canadiens et entraîne la création de métiers spécialisés, des métiers qui sont très importants non seulement parce qu'ils apportent des revenus au pays, mais également parce qu'ils fournissent un ensemble de compétences nécessaires à la main-d'oeuvre canadienne. Les questions relatives à la défense nationale sont l'un des aspects les plus importants de la politique d'exclusion que nous préconisons. De nombreux pays ont pris des mesures très claires pour s'assurer qu'une partie importante de leur assise manufacturière est protégée afin qu'en période de conflit ou de guerre, entre autres, ils puissent disposer des moyens nécessaires pour protéger leurs citoyens. Nous l'avons vu par le passé lors des grandes guerres auxquelles le Canada a participé quand nos usines ont été transformées en instruments de combat contre une puissance tyrannique.

Il est aussi important de reconnaître que, même aujourd'hui, nous avons encore une contribution importante à apporter dans le monde. Nous devons entre autres mettre nos capacités à la disposition des autres au besoin.

Le gouvernement est très replié sur lui-même. C'est un gouvernement qui a décidé de ne même pas demander un siège au sein du Conseil national de sécurité des Nations Unies. Il a donné cette impression de repli sur soi à de nombreuses occasions, y compris, récemment, relativement à la politique américaine d'achat aux États-Unis, qu'on ne semble même pas avoir vu venir.

J'aimerais que mon collègue nous dise ce qui attend notre industrie de la défense dans ce contexte, compte tenu que nous sommes en train de brader toutes nos industries et que nous n'avons pas la capacité de réagir.

M. John Rafferty: Monsieur le Président, je vais donner au député un bon exemple de capacité.

La semaine dernière, la dernière usine de papier fin de l'Ontario a été mise sous séquestre. Le papier fin est celui que nous utilisons chaque jour, sur lequel nous écrivons et imprimons. La dernière usine de papier fin de l'Ontario est maintenant chose du passé. Or, au moment même où cette usine fermait, une autre ouvrait ses portes dans l'État de New York. Ironie du sort, la majorité des investisseurs dans l'usine new-yorkaise sont des Canadiens. Pourquoi n'ont-ils pas investi dans notre usine?

Le gouvernement conservateur — et, dans ce cas-ci, le gouvernement ontarien — ramène le Nord de l'Ontario au Moyen Âge. Un peuple de bûcherons et de porteurs d'eau, voilà ce qu'il veut faire de nous. Tout ce qui exige une quelconque finition quitte notre province et notre pays.

Une usine de pâte survivra peut-être en Ontario, mais cette pâte ne sera pas transformée en produits finis au Canada. Elle sera envoyée aux États-Unis et transformée en papier fin là-bas. C'est au sud de la frontière, bien plus qu'ici, que se trouvent les emplois spécialisés, de grande qualité et bien rémunérés.

Allons-nous revenir au temps où le Canada n'était rien d'autre qu'une source de ressources primaires? J'exhorte le gouvernement à se pencher sur la situation.

• (1650)

M. Peter Stoffer (Sackville—Eastern Shore, NPD): Monsieur le Président, mon nouveau collègue fait de l'excellent travail.

N'est-il pas d'avis qu'utiliser l'argent des contribuables canadiens, des travailleurs canadiens, les matériaux canadiens, les ressources brutes canadiennes, les usines canadiennes et les gestionnaires canadiens afin d'embaucher des travailleurs canadiens pour construire des navires canadiens n'est pas une mauvaise idée?

M. John Rafferty: Monsieur le Président, je siège ici depuis un certain nombre de mois maintenant. On ne s'attend pas toujours à avoir une réponse, en particulier lorsqu'on peut simplement répondre par un oui ou par un non. Dans le cas présent, c'est facile: la réponse est non.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, j'apprécie ce qu'a dit le député de Thunder Bay—Rainy River.

Les députés conservateurs refusent de défendre le projet de loi. Aucun d'entre eux n'a pris la parole depuis que le secrétaire parlementaire s'est exprimé. Depuis que le NPD a fait ressortir les incohérences et les contradictions dans ses propos, les conservateurs n'ont pas dit un seul mot.

Initiatives ministérielles

En agissant ainsi, les conservateurs font-ils preuve de respect envers les travailleurs canadiens du secteur de la construction navale dont les emplois sont en jeu? Font-ils preuve de respect lorsqu'ils refusent de prendre la parole et de défendre le projet de loi qu'ils ont eux-même présenté à la Chambre?

M. John Rafferty: Monsieur le Président, le député de Sackville—Eastern Shore a parlé avec beaucoup d'éloquence. Je crois avoir voulu répondre par l'affirmative à sa question. Je ne suis pas tout à fait sûr de sa question, mais je crois que je voulais dire oui. C'est pour ça, je pense, que nous ne parvenons pas à obtenir des réponses simples à la Chambre.

Une partie du problème tient au fait que de nombreux députés ne pensent pas que la construction navale est un secteur important au pays. C'est pourtant un secteur important, et il pourrait l'être encore davantage et employer des milliers de Canadiens de plus.

[Français]

M. André Bellavance (Richmond—Arthabaska, BQ): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de participer à mon tour à ce débat sur le projet de loi C-2, Loi de mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange Canada-AELE. Cet accord inclut la Suisse, la Norvège, le Liechtenstein et l'Islande.

Cet accord de libre-échange libéralisera le commerce de l'ensemble des biens non agricoles. Mes collègues du Bloc québécois ont d'ailleurs eu l'occasion aujourd'hui de s'exprimer sur ce projet de loi. Ils ont dit, et j'abonde dans le même sens, que nous sommes en faveur du projet de loi. Le Québec devrait d'ailleurs tirer un profit fort intéressant de cet accord de libre-échange. C'est une entente commerciale qui pourrait être bénéfique à certaines industries québécoises. Je pense notamment à l'industrie pharmaceutique. La raison pour laquelle on doit appuyer ce genre de projet de loi, c'est qu'on pèse le pour et le contre. Il est évident que, dans une certaine mesure, cela peut être inquiétant pour l'industrie maritime. J'en parlerai un peu plus tard dans mon discours. Mes collègues en ont aussi fait mention. On sait que le député du NPD qui vient de discuter du projet de loi a formulé de fortes inquiétudes pour l'industrie navale; cependant, certaines mesures devraient être prises par ce gouvernement qui pourraient facilement éliminer ces inquiétudes.

Pour ce qui est des points positifs, je pense, comme je le disais, à l'industrie pharmaceutique. La Suisse aurait tout intérêt à fabriquer des médicaments ici dans le but de percer le marché américain. On sait que la Suisse est aussi très avancée dans le domaine pharmaceutique, tout comme le Québec. C'est au Québec que cette industrie est la plus dynamique et la plus développée. Par exemple, pour une entreprise suisse qui oeuvre dans le domaine pharmaceutique, venir s'installer au Québec serait une porte d'entrée fort intéressante, économiquement parlant, pour la voie américaine. Dans tout le Canada, il faut le dire, c'est au Québec que l'industrie pharmaceutique est la plus développée.

Mon collègue de Berthier—Maskinongé a fait mention du nickel également. On exporte déjà du nickel en Norvège, et la mine la plus importante au Canada — si je ne me trompe pas, c'est la troisième en importance au monde — se trouve dans l'Ungava, au Québec. Ce marché, avec cet accord de libre-échange, pourrait donc être fort pertinent, fort intéressant et fort profitable pour le Québec.

Il en va de même pour l'aluminium. Dans ce domaine aussi, le Québec est un maître dans le monde entier. On pense naturellement à l'Islande, qui fait partie du projet d'accord de libre-échange, qui importe énormément d'aluminium. Les alumineries québécoises

auraient donc tout intérêt à ce qu'un tel accord de libre-échange se conclue.

J'aimerais parler un peu d'agriculture. Même si le projet de loi C-2 ne porte pas sur l'agriculture, des accords bilatéraux concernant le milieu agricole y sont rattachés et qui vont donc entrer en vigueur. En fait, ces accords bilatéraux n'ont pas d'effet significatif sur l'agriculture québécoise. Il fallait également s'assurer que cet accord ne cause pas de distorsions dans l'économie agricole québécoise.

Cela dit, on va surveiller étroitement l'accord agricole avec la Suisse. Dans un accord bilatéral avec la Suisse qui entrerait en vigueur avec ce projet de loi, on parle de l'abolition du tarif de 7 p. 100 sur l'importation des produits laitiers provenant de la Suisse.

Cela rend encore plus impérieuse l'importance de défendre intégralement le système de la gestion de l'offre à l'OMC. Une hausse du contingent dans un contexte où le tarif intra-contingent a été aboli exposerait nos producteurs laitiers à une concurrence accrue de la part de pays qui, contrairement au Canada, subventionnent leur industrie, leur production laitière. C'est à l'unanimité, on le sait, que la Chambre des communes a adopté la motion du Bloc québécois demandant au gouvernement de refuser toute baisse du tarif hors contingent et toute hausse du contingent tarifaire.

Actuellement, on a des raisons d'être inquiets parce que, même si les négociations du Cycle de Doha sont interrompues, on sait que les pays n'ont pas encore réussi à en arriver à une entente.

• (1655)

Ce qu'on a vu en juillet dernier était pour le moins inquiétant. Le texte qui a été présenté au pays parlait effectivement d'abaisser les tarifs et de hausser l'entrée des produits. Cela mettait en péril les producteurs sous la gestion de l'offre au Québec et au Canada, soit les producteurs laitiers, de volailles et d'oeufs. Voici la raison pour laquelle on avait adopté cette motion unanime à la Chambre des communes en 2005: pour conserver le système de gestion de l'offre dans son intégralité.

En juillet dernier, on a remarqué que dans ce texte, on commençait à bouger. De plus, les ministres conservateurs nous laissaient entendre, l'un après l'autre, que le Canada allait de toute façon signer une entente avec l'OMC — on le sait. Les anciens ministres de l'Agriculture et du Commerce international ont tous deux déjà déclaré que le Canada ne serait pas le seul des 148 pays à ne pas signer une telle entente. Cela a énormément inquiété les gens sous la gestion de l'offre au Québec et au Canada.

L'actuel ministre du Commerce international est actuellement à Davos, si je ne m'abuse, ou encore il est allé à Davos.

L'hon. Lawrence Cannon: Il est ici aujourd'hui.

M. André Bellavance: Je remercie M. le ministre de me préciser où se trouve le ministre. Je sais qu'on n'a pas le droit de dire qu'il n'est pas en cette Chambre. Une chose est certaine: il est allé faire un tour à Davos et a dit qu'il souhaitait rencontrer lui-même le directeur général de l'OMC afin que le cycle de Doha reprenne vie. Qu'il reprenne vie pour certaines ententes commerciales est une chose, mais que l'on remette sur la table ce texte dont on avait discuté et qui mettrait en péril le système de la gestion de l'offre est inquiétant. À cet égard, le Bloc québécois sera d'autant plus vigilant.

En ce qui concerne cette entente, on examinera ce qui se passe. L'abolition du tarif de 7 p. 100 que le présent accord prévoit rend encore plus nécessaire une position ferme du gouvernement à l'OMC. La gestion de l'offre n'est tout simplement pas négociable. Il faut le dire et le répéter. Selon nous, un affaiblissement de la gestion de l'offre justifierait une renégociation de l'accord agricole avec la Suisse.

Notons que la partie sur les protéines laitières modifiées, qui ont fait l'objet d'un débat à la Chambre des communes il y a peu de temps, a également été observée comme il le faut. La Suisse est un grand producteur de protéines laitières modifiées. Actuellement, les produits de la Suisse sont tellement transformés que les tribunaux ont jugé qu'il ne s'agissait pas de produits agricoles. Ils ne sont donc pas couverts par les accords agricoles que l'on retrouve dans le projet de loi C-2. De toute façon, une annexe de l'accord les exclut complètement. Ainsi, les protéines laitières sont exclues de l'accord et les contingents tarifaires et les tarifs hors contingents demeurent inchangés. Bref, les produits sous gestion de l'offre demeurent protégés. C'est ce qu'on voit actuellement dans l'application, c'est ce qui ressort du projet de loi. Comme je le disais, nous serons malgré tout très vigilants concernant l'agriculture, parce que c'est notre devoir de l'être.

Il y a un côté intéressant à cet accord: il ne reprend pas les défauts d'autres accords entérinés auparavant par le Canada. Par exemple, l'ALENA, l'accord avec le Costa Rica et celui avec le Chili — deux accords bilatéraux — contiennent tous un mauvais chapitre sur les investissements, soit le chapitre 11. On sait que celui-ci donne aux entreprises le droit de poursuivre directement un gouvernement qui adopterait des mesures pouvant diminuer leurs profits. On ne retrouve pas de telles dispositions dans l'accord qui se trouve devant nos yeux aujourd'hui et dont on discute depuis déjà quelques heures.

Je vous rappelle seulement que j'ai déjà travaillé avec un député qui s'occupait du dossier du commerce international. J'ai déjà été porte-parole adjoint en matière de mondialisation. Certains exemples du chapitre 11 étaient absolument aberrants, et il ne faut absolument pas les répéter. Par exemple, au Mexique, une compagnie américaine avait décidé de poursuivre la municipalité parce que celle-ci avait adopté un règlement pour empêcher l'installation d'un site d'enfouissement. La compagnie, en vertu du chapitre 11 de l'ALENA, avait tout simplement plaidé devant le tribunal de l'ALENA qu'elle subirait une perte de profits si elle ne pouvait installer son site d'enfouissement à cet endroit.

• (1700)

La municipalité avait été poursuivie en vertu du chapitre 11 de l'ALENA. Je n'ose pas croire que c'était ce que les négociateurs voulaient mettre en place lorsque l'ALENA a été négocié, mais c'est l'effet pervers de cet élément du chapitre 11 qui a finalement causé ce genre de situation complètement inacceptable.

Heureusement, on n'a pas retrouvé ce chapitre 11 dans le projet de loi C-2. L'accord avec l'Association européenne de libre-échange ne couvre que les biens et non pas les services. Ainsi, rien ne nous amènera à ouvrir à la concurrence les services publics, qu'ils soient rendus par l'État ou non, puisqu'ils ne sont pas couverts. De la même façon, les services financiers et les banques ne seront pas exposés à la concurrence de la Suisse, qui a un système bancaire qu'on connaît très bien, et du Liechtenstein, qui est aussi un véritable paradis pour le monde financier par sa fiscalité et son secret bancaire. Cela n'entre pas non plus en compte dans ce projet de loi.

Maintenant, comme mon collègue de Sherbrooke l'a expliqué tout à l'heure lors de la période de questions et de commentaires, il en va

Initiatives ministérielles

de même pour les achats gouvernementaux, et le gouvernement conserve la pleine liberté de privilégier l'achat chez nous, sous réserve de l'Accord de l'OMC sur les marchés publics. Évidemment, il serait un peu ridicule que le gouvernement se dote d'une marge de manoeuvre pour décider ensuite de ne pas s'en servir. On demande donc que le gouvernement fédéral, qui est le plus important acheteur de biens et services au Canada, privilégie les fournisseurs d'ici et se préoccupe des retombées de ses achats.

Aujourd'hui, à la période des questions orales, il y a eu des discussions sur ce sujet. On dit qu'il faut effectivement respecter les règles de l'Organisation mondiale du commerce, mais absolument rien ne nous empêche de favoriser l'achat local. Les Américains et leur l'acier nous posent évidemment un problème parce que cela ne respecte pas certaines règles de l'OMC, mais dans d'autres cas, quand on a la possibilité de favoriser ses employeurs et ses entreprises, il faut pouvoir le faire. D'ailleurs, il ne faut pas se gêner pour le faire.

Après l'élection, une des premières annonces de ce gouvernement a été l'achat de 1 300 camions militaires, et il s'est empressé de donner le contrat à une compagnie américaine. Or, à mon avis, la compagnie québécoise Paccar Du Canada Ltée aurait très bien pu remplir ce type de contrat. Selon les règles de sécurité nationale, on aurait pu faire en sorte que ce genre de contrat soit attribué au Canada. Cela ne déroge en rien aux règles de l'OMC. Il faut être vigilant sur ce que veulent faire les autres pays quand ils adoptent des normes très protectionnistes, mais en même temps, on peut effectivement — et on est tout à fait en droit de le faire — adopter des mesures qui favoriseront l'achat local, surtout en cette période de crise économique. Je ne vois pas pourquoi on se priverait de ce droit, surtout lorsque cela ne contrevient pas aux règles de l'Organisation mondiale du commerce.

Je parlais un peu plus tôt des chantiers maritimes. Certains éléments les touchant nous inquiètent, mais on peut tout de même en arriver à se doter d'une politique gouvernementale, si ce gouvernement ouvre les yeux et met la main à la pâte, pour que l'industrie navale ne soit pas trop pénalisée par ce projet de loi. On a tout de même des inquiétudes quant à l'avenir de nos chantiers maritimes.

Actuellement, les navires importés sont frappés d'un tarif de 25 p. 100. C'est une forme de protection, bien sûr. Cependant, avec la conclusion de l'accord, ces tarifs vont se mettre à diminuer graduellement dans trois ans, pour être tous éliminés dans 15 ans. On a tout de même une marge de manoeuvre pour que le gouvernement soutienne l'industrie maritime, afin d'éviter — et ce n'est pas un mauvais jeu de mots — les écueils que pourrait présenter ce type d'accord pour notre industrie maritime.

Nos chantiers maritimes sont nettement moins modernes que les chantiers norvégiens, par exemple, et sont en bien moins bonne santé. La Norvège a investi massivement dans la modernisation de ses chantiers maritimes, alors que le gouvernement fédéral a complètement abandonné les nôtres. S'il fallait que les frontières soient toutes grandes ouvertes demain matin, nos chantiers risqueraient d'être tout simplement rayés de la carte. Or, pour des raisons économiques, stratégiques et environnementales, on ne peut pas se priver de nos propres chantiers maritimes.

• (1705)

Par exemple, on peut imaginer les risques que le Québec encourrait si aucun chantier maritime n'était en mesure de réparer les navires échoués ou en panne dans le fleuve Saint-Laurent qui, je le rappelle, est la plus importante voie navigable au monde.

Initiatives ministérielles

Depuis des années, le Bloc réclame d'ailleurs une vraie politique maritime; depuis des années, le gouvernement se traîne les pieds, qu'il soit libéral ou conservateur. Avec la conclusion de l'accord, le temps presse. Il n'y a plus de temps à perdre parce que, on l'a dit tout à l'heure, dans trois ans, cela commencera à diminuer et, dans 15 ans, les tarifs exigés actuellement seront complètement abolis. D'ailleurs, le Bloc québécois a fait une recommandation très spécifique en comité à ce sujet. Je peux en faire la lecture.

[...] le gouvernement canadien doit sans tarder mettre en oeuvre une vigoureuse stratégie de soutien de l'industrie de la construction navale qui soit par ailleurs conforme aux engagements du Canada à l'OMC.

C'est d'ailleurs la seule recommandation du rapport sur le projet de loi qui, à cette époque, portait le numéro C-55 et qui est aujourd'hui le projet de loi C-2.

La politique conservatrice, qui consiste à laisser les entreprises à elles-mêmes, pourrait être funeste dans le cas des chantiers maritimes et nous nous attendons à ce que le gouvernement abandonne cette mauvaise politique. Nous exigeons qu'il dépose, d'ici la fin de l'année, une vraie politique de soutien au développement du secteur naval. Compte tenu de l'urgence, nous ne nous contenterons pas de belles paroles. Il faut une vraie politique qui couvre tous les aspects de l'industrie.

Voilà pour les inquiétudes. Il y en a toujours. Comme je le disais, il faut toujours peser le pour et le contre dans une entente. Bien sûr, les quatre pays dont on parle ici ne sont pas les plus importants d'Europe économiquement parlant. Toutefois, ce qui est intéressant avec cet accord de libre-échange, c'est que ce serait une porte d'entrée intéressante pour un accord avec l'Union européenne. C'est véritablement l'enjeu. D'ailleurs, le gouvernement du Québec fait des pressions actuellement et a des discussions concernant une entente de libre-échange avec l'Union européenne. Un accord de libre-échange avec la Suisse, la Norvège, l'Islande, le Liechtenstein, c'est bien correct, mais il faut être conscients que c'est très limité. Ensemble, ces quatre pays représentent environ 12 millions de personnes et environ 1 p. 100 des exportations canadiennes. Donc, ce n'est pas avec ces pays-là qu'on fait le plus des affaires. Le vrai enjeu, c'est l'Union européenne avec ses 495 millions d'habitants — là on parle d'autre chose —, qui génère 31 p. 100 du PIB mondial. L'Union européenne est la première puissance économique au monde.

Puisque nous sommes très dépendants de nos échanges avec les États-Unis, il est évident que cette ouverture vers l'Europe peut être une alternative fort intéressante pour toute l'économie du Québec et du Canada. Le Canada, d'ailleurs, est beaucoup trop dépendant des États-Unis. C'est le pays vers lequel on envoie plus de 85 p. 100 de nos exportations. Le ralentissement de l'économie américaine, couplé à l'explosion des pétro-dollars canadiens face au billet vert, nous rappelle que cette dépendance fragilise notre économie. Le Québec a perdu plus de 150 000 emplois manufacturiers en cinq ans, dont plus de 80 000 depuis l'arrivée des conservateurs et de leur doctrine du laisser-faire, du laisser-aller. Il est donc temps de se réveiller. Une entente avec l'Union européenne pourrait justement réduire cette dépendance que nous avons concernant les échanges avec les Américains.

Cette nécessaire diversification, ce n'est pas avec la Chine ou l'Inde — pays d'où on importe respectivement huit et six fois plus que ce que nous y exportons — qu'il faut l'effectuer en priorité. C'est beaucoup plus avec l'Union européenne. C'est incontournable si on veut diversifier nos marchés et diminuer notre dépendance envers les États-Unis. De plus, le fait que le Canada n'a pas conclu d'accord de

libre-échange avec l'Union européenne diminue considérablement la compétitivité de nos entreprises sur le marché européen.

En conclusion, c'est une avenue fort intéressante. Ce projet de loi comporte certaines lacunes, particulièrement concernant les chantiers maritimes, mais ce n'est pas totalement incontournable. Ce n'est pas non plus une raison pour laisser de côté tous les avantages qu'il pourrait y avoir en concluant une entente avec ces quatre pays d'Europe, d'autant plus que, comme je le disais, cela pourrait être un prélude à une porte d'entrée possible pour un libre-échange avec l'Union européenne.

● (1710)

[Traduction]

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, je vois que le parti de mon collègue permettra que le projet de loi soit étudié en comité. C'est malheureux. Nous aimerions envoyer un message fort pour que les éléments concernant la construction navale soient exclus dès maintenant. C'est contrariant, mais il faut bien reconnaître aux députés de ce parti le mérite d'avoir parlé et d'avoir été entendus à la Chambre aujourd'hui.

Il est intéressant de constater que l'opposition officielle a disparu. Je ne sais pas si le député d'Etobicoke—Lakeshore a demandé à ses députés de ne pas intervenir à ce sujet. Cela me rappelle Lurch, le maître d'hôtel de la *Famille Addams*, qui est toujours là à traîner mais ne fait strictement rien. Peut-être est-ce de cette manière que le Parti libéral compte jouer son rôle d'opposition et obliger le gouvernement à rendre des comptes.

Qu'est-ce qui est vraiment important: préciser les conditions de l'exclusion, la raison de notre opposition, ou bien au moins obtenir des concessions? Cet accord contient quelques éléments très positifs, mais d'autres risquent de porter atteinte à notre défense nationale, aux politiques d'approvisionnement et aux travailleurs du Canada.

● (1715)

[Français]

M. André Bellavance: Monsieur le Président, je ne peux pas répondre au nom des libéraux quant à savoir pourquoi ils n'interviennent pas. Je comprends que le NPD veut se targuer d'être la nouvelle opposition officielle — j'ai bien dit qu'il prétend l'être —, mais le troisième parti en importance ici est toujours le Bloc québécois. Chose certaine, le projet de loi C-2 dont nous sommes saisis sera envoyé en comité. Ce sera encore une fois l'occasion de réitérer les problèmes que l'on trouve dans cet accord, notamment pour ce qui est des chantiers maritimes.

S'il s'agit d'une question de sécurité nationale, il faudra bien sûr en discuter. Chose certaine, il s'agit d'une question économique importante et primordiale. C'est d'ailleurs pourquoi le Bloc québécois avait fait adopter une recommandation qui se retrouve dans un rapport de comité, de sorte que le gouvernement cesse de se traîner les pieds dans ce dossier et adopte enfin une véritable politique de développement des chantiers maritimes. Comptez sur nous pour continuer de défendre cela bec et ongles.

Initiatives ministérielles

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NDP): Monsieur le Président, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt mon collègue de Richmond—Arthabaska. Il a dit qu'effectivement, ce projet de loi pourrait être amélioré en comité, mais il sait fort bien qu'on ne peut rien changer dans ce projet de loi ou dans l'entente. La question cherche à savoir si c'est dans l'intérêt des Canadiens et des Canadiennes et des gens du Québec. Le député doit considérer la question. On ne peut rien changer. Il faut soit appuyer le gouvernement encore une fois, comme lors de l'entente sur le bois d'oeuvre, ou voter contre ce projet de loi.

Comme mon collègue de Richmond—Arthabaska le sait, cet accord a posé cette question tout l'après-midi, finalement. Chacun de mes collègues du Bloc québécois et moi-même avons passé plusieurs minutes à dire que nous étions en faveur de ce projet de loi. La réponse est donc non, il n'est pas question de voter contre ce projet de loi puisque nous y sommes favorables. J'ai passé environ 20 minutes — sinon plusieurs minutes — à expliquer les avantages qu'il représentait pour le Québec. C'est pour cette raison que les députés du Bloc québécois sont élus: pour défendre les intérêts du Québec. On est d'ailleurs les seuls à le faire ici complètement tous les jours.

Étant donné cet impact sur les emplois au Québec comme ailleurs au Canada, le député est-il prêt à voter contre ce projet de loi, sachant qu'il ne peut pas l'amender?

M. André Bellavance: Monsieur le Président, mon honorable collègue a posé cette question tout l'après-midi, finalement. Chacun de mes collègues du Bloc québécois et moi-même avons passé plusieurs minutes à dire que nous étions en faveur de ce projet de loi. La réponse est donc non, il n'est pas question de voter contre ce projet de loi puisque nous y sommes favorables. J'ai passé environ 20 minutes — sinon plusieurs minutes — à expliquer les avantages qu'il représentait pour le Québec. C'est pour cette raison que les députés du Bloc québécois sont élus: pour défendre les intérêts du Québec. On est d'ailleurs les seuls à le faire ici complètement tous les jours.

Du côté de la gestion de l'offre, il est bien évident que s'il y avait quelque danger que ce soit, on serait en défaveur d'un tel projet de loi. Les protéines laitières sont toutefois exclues de l'accord; les contingents tarifaires et les tarifs hors contingent demeurent inchangés. Bref, les produits sous gestion de l'offre demeurent protégés. Même si j'ai dit que nous serions vigilants en ce qui a trait à l'accord particulier bilatéral avec la Suisse, cela ne nous empêchera pas de voter en faveur de ce projet de loi qui, dans son ensemble, sera bon pour l'entreprise québécoise.

M. Serge Cardin (Sherbrooke, BQ): Monsieur le Président, effectivement, il y a là deux éléments que nous appuyons fortement, mais aussi pour lesquels nous avons certaines réserves. Évidemment, pour ce qui est de l'industrie pharmaceutique, le Québec sortira gagnant et le fédéral aussi, automatiquement. En effet, il nous fait payer des impôts et ne nous les ramène jamais. Pour ce qui est du nickel ou de l'aluminium, effectivement, le Québec peut en profiter largement. Toutefois, nous revenons toujours sur deux points, celui de l'agriculture en fonction de la gestion de l'offre et aussi celui de l'industrie de la construction navale en fonction, bien sûr, d'une véritable politique pour le développement de l'industrie de la construction navale.

À la limite, ces deux éléments nous amènent à penser que, pour une fois, le gouvernement doit vraiment agir. Je parle du parti qui est au pouvoir. En effet, avec les libéraux, nous avons essayé tout de même passablement, mais avec les conservateurs, nous essayons encore, et peut-être verront-ils, à un moment donné, qu'il faut vraiment agir à ce niveau.

Or si le gouvernement conservateur a un don, c'est celui de l'ambiguïté. Effectivement, dans le contexte de la gestion d'offre

— bien que, dans une certaine mesure, il se soit dit des choses quand même contradictoires —, il faut s'assurer que le gouvernement conservateur défendra cette gestion de l'offre à l'OMC et aussi qu'il établira une vraie politique de l'industrie de la construction navale.

Je pose donc ma question à mon collègue: même si un lien de confiance avec ce gouvernement a été brisé l'automne dernier, est-il toujours possible de croire que leur engagement spécifique pour la gestion de l'offre et leur engagement moral pour le développement — et aussi très pratique — se fera dans les prochains mois?

● (1720)

M. André Bellavance: Monsieur le Président, bien sûr, si le gouvernement abandonne le système de la gestion de l'offre dans les négociations qui sont interrompues actuellement, mais qui vont sans doute reprendre à l'OMC concernant le cycle de Doha, tous les accords de libre-échange qu'on pourrait conclure pourraient devenir inquiétants à un moment donné. C'est évident que si le gouvernement n'a pas tenu son bout face à l'Organisation mondiale du commerce concernant les accords bilatéraux conclus avec certains pays — où on parlera de jouer avec les tarifs concernant les produits laitiers ou autres —, à ce moment-là, on sera faits. C'est là-dessus qu'il faut mener la bataille.

Je le disais plus tôt, comment peut-on faire confiance à ce gouvernement quand les ministres qui se sont succédé nous ont dit que le Canada ne serait pas le seul pays à ne pas signer une entente à l'OMC? Cela se vérifie: on peut lire les témoignages des ministres qui sont venus nous dire cela en comité. Ce signifie que peu importe ce qu'il y a dans l'entente concernant l'agriculture, le Canada apposera sa signature. Évidemment, ce gouvernement aura alors l'odieux non seulement d'avoir mis en péril le système de la gestion de l'offre, mais de l'avoir mis à terre.

Or je rappelle que cela ne représente pas moins que 40 p. 100 de l'économie agricole au Québec. Bien sûr, dans d'autres provinces où il y a aussi le système de la gestion de l'offre, comme l'Ontario, le Manitoba ou le Nouveau-Brunswick, dans les Maritimes, des producteurs sont très inquiets de ce qui se passe actuellement.

L'actuel ministre du Commerce international a dit vouloir rencontrer le directeur général de l'OMC, Pascal Lamy, pour remettre en branle les discussions qui ont été interrompues en juillet dernier, à Genève. C'est inquiétant parce que le texte qui était présenté devant les pays faisait en sorte que, effectivement, on mettait en péril le système de la gestion de l'offre.

Cette semaine, je sais que les producteurs laitiers du Canada et du Québec visiteront tous les députés. Je suis convaincu qu'ils les sensibiliseront tous. J'en appelle aux députés de cette Chambre: écoutez-les comme il le faut parce que si jamais on n'est pas vigilants dans ce dossier, on risque tout simplement de mettre ces gens à la rue. Ils seront ici cette semaine. Ils nous en parleront, et cela vaudra la peine d'ouvrir les oreilles.

[Traduction]

M. Malcolm Allen (Welland, NDP): Monsieur le Président, cet accord commercial me fait penser au dicton qui veut que, si l'on ne connaît pas l'histoire, on risque de répéter les erreurs du passé. Il me semble que, dans ce cas, nous répétons une erreur qui a été faite bien loin d'ici, il n'y a pas si longtemps. Je pense à ce qui est arrivé aux bassins de radoub, au Royaume-Uni, à une époque où ils risquaient aussi d'avoir à affronter une concurrence injuste. Ces chantiers étaient florissants à l'époque, et ils engageaient des centaines de travailleurs. Notre pays a recruté ces travailleurs par centaines en raison de leur compétence et de la valeur ajoutée qu'ils représentaient pour nos bassins de radoub.

Initiatives ministérielles

Je m'en souviens très bien même si j'étais jeune à l'époque. Mon père est l'un de ces travailleurs de bassin de radoub qui ont été engagés au Canada. Il était charpentier de marine. Ceux qui connaissent l'industrie maritime savent qu'elle réunit de nombreuses spécialisations. Il a amené sa famille ici et, comme vous le voyez, nous y sommes restés.

Nous avons quitté le Royaume-Uni parce que les bassins de radoub de Clydeside, où mon père travaillait, étaient sur le point de disparaître. Ce chantier était en exploitation depuis plus d'un siècle, mais il a maintenant disparu. En fait, il en reste un vestige: une grue. Sur cette grue est installée une immense plaque commémorant la vie et l'oeuvre des travailleurs qui construisaient des navires à cet emplacement. Ce serait extrêmement dommage si l'on devait élever une dernière grue pour soutenir une plaque en souvenir de tous les travailleurs de la construction navale du Canada que nous avons eus mais qui ont disparu pour toujours.

C'est la raison pour laquelle il est si important de bien étudier les parties de ce projet de loi qui touchent l'industrie de la construction navale et les travailleurs très qualifiés et compétents qui y travaillent. Ces travailleurs nous fournissent un service. Ils construisent des navires de la Garde côtière et, espérons-le, construiront bientôt des navires pour le ministère de la Défense nationale, si le gouvernement décide que ces travaux doivent se faire ici.

Les États-Unis sont assez souvent tenus en haute estime par bien des pays, étant perçus comme un modèle à imiter et un pays d'où sortent d'excellentes idées. J'abonde dans le même sens. En fait, les États-Unis ont eu une excellente idée appelée la « Jones Act ». Il y est question de navires américains qui seront construits avec de l'argent américain par des travailleurs américains, sur des chantiers américains. Cela semble une excellente idée, surtout quand l'argent vient de la poche des contribuables.

Trop souvent, les Canadiens considèrent que nous ne dépensons pas l'argent de leurs impôts, qu'ils ont durement gagné, le plus judicieusement possible. Si nous consacrons les dollars durement gagnés que nous confient les Canadiens à la construction de navires, ils nous en remercieraient. Ils diraient que c'était là un investissement judicieux, un bon choix, une excellente idée.

Nous concluons un accord commercial avec des pays comme la Norvège. La Norvège a élaboré une stratégie et grand bien lui en fasse. La Norvège a raison de faire ce qu'elle fait depuis 20 ans. Les chantiers navals de la Norvège sont florissants, efficaces et amplement dotés de travailleurs compétents.

Pendant tout ce temps, nous avons laissé nos chantiers navals à eux-mêmes. Nous les avons laissés périr au point où, aujourd'hui, un tiers des chantiers navals de ce pays fonctionnent au tiers de leur capacité. Quel honte.

Ma circonscription, Welland, ne compte pas que la ville de Welland. Elle compte aussi Port Colborne. Près de la moitié du canal Welland traverse ma circonscription. L'histoire de la construction navale le long du canal remonte au XIX^e siècle. Nous voulons, dans notre pays, une industrie de la construction navale florissante, dans laquelle les travailleurs sont fiers de construire des navires battant pavillon canadien.

• (1725)

Il nous faut une politique qui valorise les travailleurs canadiens. Pourquoi ne voudrions-nous pas investir dans les travailleurs canadiens et ne voudrions-nous pas que des travailleurs canadiens construisent nos navires, ici au Canada?

À titre de nouveau député, je constate parfois que nous semblons oublier pourquoi nous sommes ici. Les Canadiens nous ont élus pour les représenter. Si je visitais une cale sèche aujourd'hui, comme je l'ai fait il y a un certain temps déjà, durant la campagne électorale, je crois bien que les travailleurs maritimes me diraient qu'ils veulent que l'argent soit dépensé dans des chantiers canadiens, pour faire travailler les travailleurs du Canada à construire des navires canadiens ici, et non pas en Norvège. Je crois que c'est ce que nous pourrions constater, quelle que soit notre allégeance politique.

C'est bien simple, tout investissement a un effet multiplicateur dans l'économie. Si nous avons décidé de lancer un appels d'offres au sujet de ce navire de la défense au lieu de nous inquiéter d'un coût légèrement plus élevé qu'ailleurs, l'investissement aurait fait partie de mesures de stimulation qui auraient amélioré la situation des travailleurs des cales sèches et de leurs familles. Malheureusement, ce n'est pas ce qui s'est passé.

Mon père a été embauché pour la première fois à un endroit qui s'appelle Collingwood. De nombreux députés ne s'en souviennent peut-être pas, mais Collingwood a déjà eu un chantier naval. À une époque, il suffisait de regarder la rue principale en enfilade pour voir un grand bateau tout au bout. On aurait dit qu'il était stationné dans la rue, mais en réalité il était en cale sèche.

Il y avait des cales sèches à de nombreux endroits au Canada. Malheureusement, un trop grand nombre d'entre elles ont fermé. À mon avis, nous devons éviter d'autres fermetures de cales sèches. Nous pouvons le faire en investissant et en veillant à ce que les travailleurs retournent au travail, construisent des bateaux dont nous serions fiers et qui rivaliseraient avec les meilleurs au monde.

Je suis convaincu que nous construirions ce qu'il y a de meilleur. Nos travailleurs sont les plus compétents et, à armes égales, ils sont capables d'être les plus concurrentiels et les plus efficaces au monde. Ce qu'il leur faut, c'est l'occasion. Or, le projet de loi que nous étudions ne donnera certainement pas une telle occasion aux travailleurs des chantiers maritimes.

C'est incroyable le nombre de gens qui veulent qu'on leur donne une occasion. Certains membres de l'Association de la construction navale du Canada disent qu'il faudrait peut-être baisser les bras, mais c'est là une attitude défaitiste. Une telle attitude n'est pas représentative des travailleurs canadiens. Les travailleurs canadiens sont en fait très optimistes. Il suffit d'avoir confiance en ces travailleurs et investir dans leur industrie. Nous pourrions ainsi construire certains des meilleurs navires, voire les meilleurs navires au monde. Un de nos amis de l'association a dit ceci:

[...] nous sommes très amis avec les Norvégiens et il nous est égal d'utiliser leurs plans, mais nous avons l'impression qu'ils nous serrent la vis. Non seulement ils veulent que nous achetions leur matériel, mais ils veulent construire les navires en Norvège, y installer leur propre équipement, puis les envoyer au Canada. Je pense que le gouvernement doit y réfléchir à deux fois avant d'accepter une telle chose.

Pourquoi dirait-il une telle chose? Construire un navire, c'est plus que construire une simple coque. Il y a aussi les instruments, la haute technologie. Selon son utilisation finale, les champs pétrolifères extracôtiers par exemple, ce navire peut devenir une pièce d'équipement très complexe nécessitant une énorme quantité de technologie. Ce type de technologie est très important pour notre économie. Nous ne voulons pas que cette technologie quitte le pays, vu que de tels navires travailleront dans nos champs pétrolifères. Je suis persuadé que nos travailleurs extracôtiers, sur les plate-formes de forage, apprécieraient beaucoup de voir un navire canadien, construit par des Canadiens et battant pavillon canadien, voguer vers eux alors qu'ils sont sur ces plate-formes.

Initiatives ministérielles

● (1730)

Cette politique permettrait également de protéger ces emplois. La Jones Act dont il est question est en place depuis 1920, donc depuis très longtemps. Cette loi est maintenant presque centenaire. Pourtant, elle n'a jamais été abrogée. Elle n'a jamais vraiment été contestée en vertu de l'ALENA ni de l'OMC. Elle existe, tout simplement. Tout le monde la reconnaît. Tout le monde l'accepte. Pourtant, quand vient le temps de protéger les travailleurs canadiens, nous n'arrivons pas à trouver le courage d'obtenir une exception pour nos travailleurs. Nous nous contentons de détourner le regard et de dire, après un clin d'oeil et un petit coup de coude entendus, c'est « seulement les États-Unis, ça va ».

Il me semble que nous devrions pouvoir compter sur une loi semblable au Canada. Nous pourrions la baptiser n'importe comment, même Jones 2 si cela nous faisait plaisir. Au moins nous aurions alors des chances égales. Nous aimerions que soit mis en place un mécanisme financier structuré, une déduction accélérée pour amortissement pour l'industrie, ainsi qu'une politique efficace d'achats au Canada pour tous les marchés publics.

Que signifie réellement cette logique des marchés publics? Elles signifie dépenser les dollars que nous recueillons ici au Canada, des dollars durement gagnés par les contribuables. Bien entendu, le bénéficiaire net de cette politique d'achat au Canada serait le contribuable lui-même, en fait le premier à déboursier. D'aucuns pourraient dire que l'achat local nous coûterait un peu plus cher. Il est tout à fait possible que nous devions payer 1,05 \$ plutôt qu'un dollar.

Cependant, il me semble que si nous investissons ce 1,05 \$ dans un travailleur canadien, celui-ci doit réinvestir une partie de son revenu sous forme d'impôt. De ce point de vue, ce qui coûtait 1,05 \$ à l'origine pourrait bien finir par ne coûter que 85 ¢ une fois que les 20 ¢ ont été repayés en impôt. Finalement, nous faisons une affaire, car nous payons 15 ¢ de moins que le dollar qui aurait été payé à l'étranger. Je rappelle que je ne suis pas un économiste.

Je suis simplement le député de la circonscription de Welland. Cependant, je me rappelle tous les bateaux qui étaient construits et tous les travailleurs qui étaient employés quand j'étais enfant. Actuellement, les installations de services de ma circonscription fonctionnent à la moitié de leur capacité et, dans certains cas, ferment pour un certain temps. En outre, je n'ai pas vu un seul navire construit dans ces chantiers depuis un bon nombre d'années. J'aimerais finir par en voir.

Comme le soulignait plus tôt mon collègue de la Nouvelle-Écosse, les infrastructures de l'industrie navale auraient besoin d'un investissement d'environ 22 milliards de dollars. Selon moi, avec un tel investissement, tous les chantiers navals du pays seraient occupés.

Malheureusement, le gouvernement n'a pas choisi cette voie. Nous laissons tomber ces chantiers navals comme s'ils n'avaient aucune importance, comme si quelqu'un d'autre allait s'occuper d'eux à notre place, et c'est ce qui va se produire. Or, lorsque nous ne pourrions plus nous occuper de ces chantiers et que d'autres s'en chargeront, nous serons à leur merci et ils pourront nous facturer ce qu'ils veulent lorsque nous aurons besoin de navires pour aller à des plates-formes de forage, pour aider les travailleurs, les réapprovisionner et faire tout le nécessaire pour ces installations de forage.

Ce serait dommage si ce que nous croyions être un accord commercial efficace s'avérait un accord coûteux pour les Canadiens parce que, au bout du compte, nous n'exploiterions plus de chantier naval.

Les chantiers navals existent depuis longtemps, bien avant mon arrivée au pays avec mes parents alors que je n'étais qu'un gamin. La construction navale pour un pays maritime comme le nôtre existe depuis des centaines d'années. En fait, ce sont des pays maritimes qui ont envoyé des navires jusqu'ici et qui ont découvert notre pays et ses habitants issus des Premières nations, il y a de cela des centaines d'années. Selon moi, ces pays ont saisi tout le potentiel que leur offraient nos forêts et ont créé une industrie navale qui a survécu toutes ces années.

● (1735)

Nous devons continuer de faire fond sur cette réussite. Andrew McArthur, de l'Association de la construction navale du Canada, a dit ceci:

Nous sommes donc d'avis, depuis le premier jour, que la construction navale devrait être exclue de l'accord de libre-échange. Nous nous heurtons à un mur de briques depuis quelques années, et l'on nous dit que ce n'est pas possible. Si les Américains, par la Loi Jones, peuvent soustraire la construction navale de l'ALENA et d'autres accords de libre-échange, comme ils le font aujourd'hui avec la Corée, pourquoi le Canada ne peut-il pas faire de même?

Cela me semble être une question très pertinente. Pourquoi le Canada ne peut-il pas le faire? La Chambre a le pouvoir de le faire. Je sais que je ne suis pas ici depuis très longtemps, je crois que j'en suis à mon seizième jour, mais il me semble que nous avons le pouvoir de le faire. Comme l'a affirmé M. McArthur, nous avons le pouvoir de le faire. Voilà une idée novatrice. Nous pourrions adopter une mesure législative et tenir compte de ce sentiment d'urgence que les travailleurs de la construction navale et d'autres nous ont transmis pour agir en leur nom. Les Américains l'ont fait. Pourquoi ne voudrions-nous pas le faire? Si c'était bon pour les travailleurs américains il y a bien des années, en 1920, ce serait certainement bon pour les Canadiens en 2009. Je demande donc au gouvernement de se pencher sur la possibilité d'une telle exclusion.

Comme l'a dit notre collègue précédemment, ce n'est en résumé pas une si mauvaise entente commerciale. Il y a seulement la partie portant sur la construction navale qui ne répond pas aux besoins des travailleurs canadiens. Nous voulons exclure de l'entente la partie sur la construction navale. Faisons ce que d'autres pays ont fait. Au fil des ans, ils ont pris des mesures semblables et rien ne nous empêche d'en faire autant.

Étant donné que le Parlement détient les leviers du pouvoir, comme j'ai pu l'apprendre depuis que je suis député, pourquoi ne pas utiliser ces leviers? Pourquoi ne pas agir dans ce dossier? Ce serait une première pour la Chambre de protéger les travailleurs canadiens alors qu'ils sont plus vulnérables que jamais et alors que la Chambre peut effectivement faire quelque chose pour eux. Les travailleurs nous diraient que nous avons fait le bon choix, que nous avons pris une décision formidable ayant un effet tangible sur leur vie, non seulement d'un point de vue personnel, mais aussi du point de vue de leur famille, des gens de leur circonscription et, en fin de compte, du point de vue de l'ensemble du pays. Ce serait un moment magique pour une personne comme moi qui vient d'arriver à la Chambre des communes. Au moment de quitter cette enceinte, je pourrais dire que les députés ont influé favorablement sur le cours de l'existence des Canadiens. C'est l'occasion où jamais.

Initiatives ministérielles

Ce serait vraiment dommage que les députés laissent passer cette occasion, car un jour ou l'autre ils auront à rendre des comptes pour les occasions qu'ils auront laissés passer. Je ne veux pas nécessairement parler des élections, car chacun fera un jour le bilan de ses réalisations au cours de sa vie, pour ses concitoyens, pour les gens de sa circonscription et pour son pays. Voilà le critère véritable auquel tout député doit se soumettre: a-t-il, oui ou non, amélioré concrètement le sort des Canadiens? L'occasion qui se présente actuellement est une occasion en or de pouvoir un jour répondre oui à cette question.

Je demanderais au gouvernement et à mes collègues des banquettes de l'opposition d'examiner rigoureusement ce projet de loi et de saisir l'occasion qui se présente de prendre fait et cause pour les travailleurs canadiens, tout comme les Américains l'ont fait pour leurs travailleurs, avec la loi Jones. Je demande aux députés de soustraire la construction navale de cet accord, de manière à défendre les travailleurs des chantiers navals du Canada et leur redonner les moyens de lutter à armes égales.

• (1740)

L'hon. Gordon O'Connor (ministre d'État et whip en chef du gouvernement, PCC): Monsieur le Président, je ne participe normalement pas à ces débats, mais je ne saurais entendre plus longtemps le NPD prédire le pire pour les chantiers navals du Canada. Je tiens à rétablir les faits.

Au Canada, nous avons des chantiers navals dans la région de l'Atlantique, au Québec, en Ontario et en Colombie-Britannique. En ce moment, tous ces chantiers navals font de bonnes affaires. Par exemple, le chantier de Lévis, qui risquait la fermeture il y a quelques années, a été acheté par les Norvégiens. Il produit des installations de forage de puits de pétrole et de gaz. Tous les autres chantiers navals fonctionnent.

Je tiens à préciser la politique du gouvernement à l'égard des navires et de la construction navale. Dans le cas des marchés gouvernementaux, la Défense nationale et la Garde côtière doivent d'abord s'adresser aux chantiers navals canadiens. Ils sont...

• (1745)

M. Peter Julian: Vous avez annulé les marchés.

L'hon. Gordon O'Connor: Monsieur le Président, si le député veut bien me laisser terminer, il pourra ensuite répliquer.

Il y a actuellement dans les carnets de commande la mise à niveau de quatre sous-marins et de 12 frégates, la construction de six à huit navires capables de naviguer dans l'Arctique, de trois navires de soutien et de 98 navires pour la Garde côtière. Ces marchés n'ont pas été annulés. La première série de soumissions concernant les navires de soutien n'était pas acceptable, aussi y aura-t-il un nouvel appel d'offres...

M. Peter Julian: Les marchés ont été annulés.

L'hon. Gordon O'Connor: De toute évidence, vous ne comprenez ni le gouvernement ni le fonctionnement du processus.

Nous avons tellement de travaux à confier à nos chantiers navals qu'ils seront occupés pendant plus d'une décennie.

Nous devons examiner les coûts, la capacité et les délais. Si aucun chantier naval canadien n'est capable de construire un navire, alors nous irons à l'étranger. Dans tous les cas de navires construits à l'étranger, nous nous engageons à ce que la totalité des avantages industriels bénéficient au Canada. Lorsqu'un chantier naval à l'étranger obtient un marché du gouvernement du Canada, il doit investir l'équivalent de 1 \$ pour chaque 1 \$ que nous dépensons...

Le vice-président: À l'ordre, s'il vous plaît. Je crains de ne devoir interrompre le whip du gouvernement afin de donner au député le temps de répondre.

J'ai entendu des voix utiliser la première personne et j'ai entendu des députés parler pendant que le whip parlait. Je demanderais aux députés d'attendre que la présidence leur donne la parole avant de formuler leurs questions et observations.

Je vais donner au député de Welland l'occasion de répondre.

M. Malcolm Allen: Monsieur le Président, le gouvernement a supprimé bon nombre de programmes. Le gouvernement pourrait rétablir un jour ces programmes, mais ils n'existent plus pour l'instant. J'ai vérifié dans le budget la somme allouée à la construction de deux nouveaux navires de défense. Le gouvernement a supprimé le programme parce que, a-t-il dit, il coûtait trop cher. Le gouvernement a décidé de ne pas construire ces navires, si bien qu'ils ne sont pas en construction à l'heure actuelle.

Même l'Association des chantiers maritimes du Canada dit qu'elle n'est plus que l'ombre d'elle-même. Les chantiers maritimes qui restent dans la région de St. Catharines ne sont pas vigoureux. En fait, il y a un an, il n'y avait aucun travailleur dans les cales sèches de Port Welland, car il n'y avait pas de navires à construire, ni de réparations à faire...

L'hon. Chuck Strahl: Et maintenant?

M. Malcolm Allen: Cela pourrait changer si les fonds sont débloqués, monsieur le Président, mais là encore le gouvernement doit s'assurer de ne pas supprimer ce programme-là. En fin de compte, nous devons rebâtir cette capacité.

Le député a dit que nous devons construire ces navires à l'étranger parce que nous ne sommes plus capables de le faire au Canada. S'il en est ainsi, c'est parce que vous avez laissé cette capacité s'effriter. Vous avez laissé ces compétences se détériorer. Vous n'avez pas donné aux travailleurs l'occasion de travailler. Vous devez investir dans ces travailleurs et ces chantiers une part des fonds prévus pour la formation...

Le vice-président: Je sais que le député est nouveau venu à la Chambre, mais je lui rappelle néanmoins qu'il ne doit pas adresser ses observations directement aux ministres en utilisant la deuxième personne, mais plutôt le faire par l'entremise de la présidence.

Le député de Burlington a la parole.

M. Mike Wallace (Burlington, PCC): Monsieur le Président, j'ai écouté les interventions de mes collègues néo-démocrates dans mon bureau. Je souhaite la bienvenue au député de Welland. Je leur donne un aperçu de ce que j'ai compris. Au cours des deux dernières années, j'ai fait une étude sur les ports de Halifax, Québec, Toronto, Hamilton et St. Catharines. J'ai emprunté la voie maritime ainsi que le canal Welland. J'ai visité le port de Vancouver ainsi que celui de Prince Rupert.

Cet accord de libre-échange prévoit l'élimination progressive des droits de 25 p. 100, sur une période de 15 ans. Le changement ne se fera pas du jour au lendemain. Rien ne changera au cours des trois premières années, puis l'élimination progressive sur 15 ans débutera. Si on jette un coup aux investissements que les constructeurs navals canadiens ont faits en Norvège au cours des dernières années, on constate qu'ils se chiffrent à 16 millions de dollars. C'est un peu l'équivalent d'une vidange d'huile quand on sait qu'un pétrolier coûte 130 millions de dollars.

Initiatives ministérielles

Depuis 1985, aucun pétrolier n'a été construit au Canada pour le réseau des Grands Lacs. Ces compétences sont parties en Norvège. Toutefois, notre industrie canadienne de la navigation maritime est vigoureuse. Les transporteurs ont besoin d'un produit plus écologique pour acheminer les marchandises du point A au point B. Cet accord est avantageux pour le Canada et il est également avantageux pour nous de conclure ces accords de libre-échange avec diverses régions du pays.

Les députés aiment parler d'un programme d'amortissement accéléré combiné et d'un mécanisme de financement structuré combiné pour qu'il soit plus économique pour les transporteurs d'acheter un navire étranger; j'en entends constamment parler. Quand j'étais à Québec, le plus grand armateur au Canada se trouve là-bas et il voulait vendre son entreprise, mais personne n'a voulu l'acheter. Il paie donc actuellement les droits de 25 p. 100 qui ne peuvent être financés. Quelle différence cela fait-il sur le coût réel d'un navire de 130 millions de dollars?

• (1750)

M. Malcolm Allen: Monsieur le Président, il ne fait aucun doute que les navires peuvent transporter des marchandises, tout comme les véhicules. On pourrait dire que 25 p. 100 de 130 millions de dollars équivaut à 35 millions de dollars, ce qui ramène le coût à plus ou moins 100 000 \$.

Nous avons déjà vu des traités commerciaux et des accords prévoyant l'annulation de droits de douane. On dit toujours que cela se fait sur une longue période. L'association des constructeurs de navires et les travailleurs maritimes en sont conscients. Ils demandent la création d'un programme de recyclage et ce que les Norvégiens ont depuis 20 ans et que nous n'avons pas encore, soit une politique industrielle qui tient compte des travailleurs des chantiers navals.

Si le gouvernement canadien acceptait ces demandes et offrait aux travailleurs de notre pays les mêmes possibilités que le gouvernement norvégien a offertes aux siens, nous accepterions probablement ce compromis. Cependant, ça ne semble pas être le cas. Nous allons éliminer les droits de douane et ce sera la fin. Ça me rappelle le Pacte de l'automobile. La même chose s'est produite. Regardez comment vont les trois grands constructeurs automobiles aujourd'hui.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, les conservateurs se réveillent. Ils commencent à remarquer qu'ils ont perdu le débat parce qu'ils ont malheureusement fait l'erreur fatale de pondre un projet de loi basé sur un mauvais accord avec l'AELE sans réfléchir aux effets sur le secteur de la construction navale. Maintenant qu'on leur remet cette erreur en pleine face, ils commencent à se rendre compte que les Canadiens ne toléreront pas que leur gouvernement capitule encore une fois, comme dans le cas du bois d'oeuvre, autre secteur industriel d'importance.

Les conservateurs ont dit que le NPD faisait des commentaires sur cet accord avec l'AELE. J'avais commencé à citer quelques-uns des nombreux commentaires des constructeurs de navires et des travailleurs de ce secteur qui condamnent tous cet accord et l'absence d'exclusion. Pourquoi n'y a-t-il pas d'exclusion...

Le vice-président: À l'ordre, s'il vous plaît. Il reste 20 secondes au député de Welland.

M. Malcolm Allen: Monsieur le Président, en fin de compte, nous avons besoin de cette exclusion. Il ne reste aux parlementaires qu'à faire preuve de courage et à dire simplement que nous excluons ce secteur.

M. Jack Harris (St. John's-Est, NPD): Monsieur le Président, je suis heureux d'aborder le projet de loi dont la Chambre est saisie, le projet de loi C-2, qui porte sur l'accord commercial avec l'Association européenne de libre-échange. Il est important de savoir de quoi il est question au juste. Quelques pays seulement sont visés: l'Islande, le Liechtenstein, la Norvège et la Suisse. Il y a aussi un accord sur l'agriculture entre le Canada et la République d'Islande et divers autres accords avec le Royaume de Norvège et la Confédération suisse, aussi concernant l'agriculture. Tous ces accords font partie du projet de loi.

Notre parti est en faveur du commerce. Nous croyons au commerce équitable. Je sais que cela donne envie de rigoler à bien des députés d'en face. Ils croient que le libre-échange, c'est enlever son manteau chaud et s'exposer au froid par coquetterie. C'est en vogue de parler de libre-échange et de commerce international.

Notre parti croit au commerce équitable. Il en existe de nombreux exemples. Le Pacte de l'auto est du nombre. Dans ce cas, le commerce équitable entre le Canada et les États-Unis concernant des produits d'une grande importance est gravement menacé à l'heure actuelle. Cependant, le gouvernement envisage le commerce d'une façon passablement unilatérale: selon lui, il suffit d'éliminer les obstacles et nous aurons le libre-échange. Cependant, lorsque le gouvernement choisit de le faire, il semble le faire avec des gens déjà bien préparés et même impatients de conclure un accord de libre-échange avec le Canada, sachant que le Canada ne va pas jusqu'à protéger ses propres industries.

Parmi les divers discours entendus cet après-midi, celui du député de Sackville—Eastern Shore m'a tout particulièrement impressionné. Il suit le dossier de la construction navale depuis qu'il siège comme député. J'ai travaillé de concert avec lui au fil des années sur ce dossier, ainsi qu'avec d'autres intervenants du secteur de la construction navale, notamment le syndicat des travailleurs de la construction navale. Le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador s'est également montré très intéressé par cette question. Dans cette province, on s'intéresse beaucoup à la construction navale. Le chantier naval de Marystown, avec son installation de Cowhead, développe progressivement sa capacité de participer à des entreprises de construction navale. Nous suivons ce dossier avec beaucoup d'intérêt.

En réalité, si le gouvernement actuel et les gouvernements qui l'ont précédé avaient été à l'écoute du député de Sackville—Eastern Shore au cours des 11 dernières années, nous aurions une industrie de la construction navale capable de rivaliser à armes égales avec la Norvège et nous ne serions pas en train de nous opposer à cet aspect du projet de loi. Nous aurions ce dont dispose la Norvège depuis maintenant 10 ou 15 ans, à savoir ce qu'on appelait par le passé une politique industrielle en matière de construction navale.

Je sais qu'il est très mal vu de parler de politique industrielle parmi les groupes de réflexion de droite. On nous parle plutôt de tout laisser aux bons soins du système de libre entreprise. C'est ce genre de radotage idéologique qui nous a menés là où nous en sommes aujourd'hui. Les marchés financiers internationaux se sont effondrés, tout comme les marchés boursiers, à cause d'une idéologie aveugle fondée sur la déréglementation, le libre-échange et sur une indifférence totale à l'égard des moyens que peuvent et doivent prendre les gouvernements pour réglementer l'industrie, protéger l'intérêt national et orienter l'activité dans une direction souhaitable.

Initiatives ministérielles

Le Canada est un pays côtier, comme cela a déjà été mentionné aujourd'hui. Nous avons le littoral le plus long du monde, l'Arctique, le Pacifique et l'Atlantique, des zones dans lesquelles nous avons un intérêt national, que ce soit sur la côte Est pour la protection de nos pêcheries et du littoral en général, ou dans l'Arctique et le Pacifique pour la protection environnementale, ce qui est très important pour le Canada. Pourtant, nous n'avons pas de politique digne de ce nom en matière de construction navale.

J'ai bien écouté le ministre d'État, le whip en chef du gouvernement. Je me réjouis d'apprendre que tous ces projets de construction navale sont, comme il l'a dit, inscrits dans les livres.

● (1755)

Pourtant, les livres ont été présentés à la Chambre des communes l'autre jour. Je n'y ai pas vu tous ces projets. Je n'ai pas vu le projet de construction de navires de soutien interarmées dans le budget. Je n'y ai pas vu les brise-glaces arctiques dont nous avons besoin, dont le gouvernement a dit avoir besoin pour maintenir la souveraineté de l'Arctique. Je n'en ai rien vu dans le budget.

Voici un budget qui est supposé fournir des mesures de stimulation économique aux travailleurs industriels du Canada. Si le contrat pour la construction de navires de soutien interarmées avait été attribué au chantier de Marystown, il aurait fourni quelque 20 années de travail stable, à long terme, soit la phase de la construction de huit à dix ans, suivie d'un projet à plus long terme d'entretien des navires. En outre, le Canada a besoin de ses navires de soutien interarmées. Nous savons tous que nous en avons besoin. Le gouvernement sait que nous en avons besoin, mais qu'a-t-il fait en conséquence? Quelques jours seulement avant le déclenchement des élections, il a annulé ce projet. Il a mis fin au projet. Il a annulé cette soumission.

Pourquoi les conservateurs ont-ils agi de la sorte? Ils ont dit que le prix était trop élevé. Le prix était trop élevé parce que le projet avait été chiffré en 2002. Le gouvernement n'avait prévu aucune marge pour l'augmentation des prix des marchés et des matériaux, de la main-d'oeuvre et ainsi de suite. Bien entendu, quand le prix a fini par être annoncé, il était au-dessus des prévisions budgétaires.

Il y a quelque chose qui cloche dans un gouvernement qui n'est pas prêt à reconnaître que, si nous ne mettons pas rapidement les projets à exécution, leurs coûts augmenteront, et que nous avons encore à déterminer si nous avons besoin de ces installations et de ces navires.

J'ai écouté attentivement le budget et je n'ai pas entendu grand-chose sur la construction navale. Je dois dire, cependant, que j'ai été agréablement surpris quand j'ai consulté les documents budgétaires, le gros livre épais qui accompagnait le budget. Ô surprise, à la page 191 du budget, il y a une section intitulée « Construction navale ».

J'étais très heureux, parce que je croyais que le contrat relatif aux navires de soutien interarmées serait rétabli, que les brise-glaces pour l'Arctique seraient construits et que le gouvernement s'efforcerait sérieusement de reconnaître les besoins de l'industrie de la construction navale au Canada. Mais qu'est-ce que j'ai trouvé? On reconnaît l'importance de l'industrie qui compte 150 établissements et 30 chantiers navals dans l'ensemble du pays. Contrairement à ce que le ministre d'État a affirmé, c'est-à-dire que tout le monde est prospère, dans le budget, on reconnaît que, au cours des dernières années, on a observé dans ce secteur une baisse de la demande, qui s'est aggravée en raison du ralentissement économique. Le ministre des Finances doit se renseigner auprès du whip du gouvernement, qui l'informerait que tout le monde est prospère et occupé. Ce n'est toutefois pas le cas.

Le gouvernement a alors décidé de mettre en place un soi-disant programme de construction navale qui prévoit une somme de 175 millions de dollars pour la construction de plus de 90 navires, comme il les a appelés. Quelqu'un a parlé de moyens de transport ou de véhicules il y a quelques minutes, mais le gouvernement parle plutôt de navires. De quoi s'agit-il exactement? On parle de 60 petites embarcations et de 30 barges d'intervention environnementale. La dernière fois que j'ai vérifié, une barge n'était pas vraiment un bateau. Elle va sur l'eau et elle flotte, mais je ne considère pas qu'il s'agit là d'un ouvrage qui pourrait être considéré comme un grand projet pour l'industrie de la construction navale. Il est évident qu'elles sont très utiles, comprenez-moi bien, et j'ai été très heureux de constater que l'on avait parlé de « construction navale ».

J'ai été très heureux de voir que l'on avait reconnu l'importance de la construction navale, mais également fort déçu de voir qu'il s'agissait en fait de petites embarcations. On n'en précise pas la taille. On parle de 30 barges, de cinq navires de sauvetage et de trois navires scientifiques d'eaux côtières. C'est important. L'un de ces navires est basé à Mont-Joli au Québec, un autre à Shippagan au Nouveau-Brunswick et le dernier à Saint Andrews au Nouveau-Brunswick. Il y en a donc deux au Nouveau-Brunswick et un au Québec. Je le répète, nous ne savons pas de quelle grosseur de navires il s'agit. Nous ne savons pas s'ils jouent le même genre de rôle que les très importants navires scientifiques qui oeuvrent sur la côte Est depuis quelques années.

● (1800)

La réfection des navires fait également partie de ce projet. Le *Cape Roger*, qui est basé à St. John's, est l'un des navires qui feront l'objet d'importantes réparations.

Il y a aussi un programme sur les travaux de modernisation. Trente-cinq navires doivent faire l'objet de travaux de modernisation. Il ne s'agit pas de gros navires. Il y a 60 petites embarcations, 30 barges, cinq navires de sauvetage et trois navires d'eaux côtières. Quatre-vingt-dix-huit navires seront construits et plusieurs importants travaux de modernisation seront effectués pour un budget total de 175 millions de dollars. Comme le ministre d'État n'est pas sans le savoir, quand on parle de construction navale, 175 millions de dollars pour 98 navires, sans compter les travaux de réfection et de modernisation importants qui devront aussi être effectués, ce n'est pas là une somme très importante. Cet argent est dispersé un peu partout au pays.

Ce que nous voulions, c'était une preuve que le programme national de construction navale allait faire partie d'un effort soutenu de la part du gouvernement afin d'assurer la présence d'une industrie de la construction navale concurrentielle. C'est une chose de dire que tout cela diminuera graduellement sur une période de plus de 15 ans, mais nous voulons savoir ce que nous ferons pendant ce temps.

Si le gouvernement libéral, dans les années 1990, et le gouvernement conservateur — celui-ci et le précédent — avaient écouté ce que le député de Sackville—Eastern Shore a dit pendant des années, nous aurions une politique de la construction navale et nous ne nous plaindrions pas des problèmes causés par la concurrence de la Norvège. Ce secteur devrait vraiment être exclus de l'accord commercial, tout comme il a été exclu de l'accord commercial avec les Américains.

Initiatives ministérielles

Les pays protègent leurs intérêts lorsqu'ils négocient des accords commerciaux. C'est la raison pour laquelle, par exemple, les Américains ont refusé d'abroger la loi Jones, qui existe depuis 1920. C'est une loi qui protège le secteur américain de la construction navale sous couvert d'assurer la défense du pays. La loi Jones dit que seuls les navires commerciaux construits en Amérique, dont l'équipage est américain, appartenant à des Américains et exploités en Amérique peuvent naviguer entre deux ports aux États-Unis. Ce genre de déplacements est interdit, sauf sur ce type de navire. Le Canada n'a aucune politique analogue. Les États-Unis refusent de mettre fin à cette politique. Nous n'avons pas de politique semblable au Canada.

On dirait que nous ne voulons pas élaborer de politique sur la construction navale pour protéger nos travailleurs et notre industrie tant que nous ne sommes pas forcés d'affronter les Norvégiens. Le secteur de la construction navale a demandé d'être exclus de l'entente, et pour cause. L'industrie sait ce que la Norvège a fait pour développer, soutenir et protéger son industrie de la construction navale au cours des 15 dernières années. S'il y avait un engagement, si nous avions un plan industriel et un engagement financier à long terme du gouvernement, ce serait une autre histoire, mais nous n'avons rien vu de tel.

Cela serait possible en ce moment du fait que les gouvernements ont la bénédiction de tous les économistes, du public et des autres pays pour prendre des mesures pour stimuler l'économie. Les conditions ne pourraient être plus propices pour le genre d'investissements dont nous parlons et la réponse du gouvernement, c'est 175 millions de dollars pour 98 petits — et j'essaie de ne pas leur enlever toute valeur — mais néanmoins, 98 petits projets pour la Garde côtière canadienne.

Il ne fait aucun doute que nous avons besoin de ces navires et qu'il faut les remettre en état. Nous avons constaté des lacunes au sein de notre Garde côtière. En fait, il y a eu des cas où la Garde côtière a souffert d'un tel manque d'argent que ses navires ont dû rester au port. Ils sont restés au port parce que le budget ne permettait pas de payer le diesel nécessaire à leurs déplacements, à la protection de nos eaux côtières et de notre environnement, à la surveillance des activités de pêche. Les navires sont restés à quai parce que le gouvernement ne leur fournissait pas assez de carburant. Voilà l'état du soutien apporté à notre Garde côtière.

● (1805)

Nous constatons des changements. La Garde côtière recevra au moins une partie des navires dont elle a besoin, mais elle ne bénéficiera pas du soutien qu'exige le rôle important qu'elle devrait jouer pour assurer la protection environnementale de nos eaux, la protection de notre souveraineté dans l'Arctique et la surveillance efficace des activités de pêche. Une nation maritime moderne et industrielle comme le Canada devrait pouvoir mener de telles activités, ce qui n'est pas le cas.

Je voudrais également aborder brièvement un aspect de cet accord dont d'autres députés ont déjà parlé. Il s'agit de la notion de commerce équitable. Pourquoi le Canada ne protège-t-il pas le système de gestion de l'offre comme il le faudrait? C'est un moyen important de garantir notre approvisionnement alimentaire. La sécurité alimentaire est de plus en plus importante dans le monde incertain où nous vivons, et elle le deviendra davantage à mesure que nous constaterons les ravages causés par les changements climatiques à la production alimentaire dans d'autres parties du monde, ainsi qu'au Canada.

Il faut admettre que le gouvernement et la société en général ont comme responsabilité de garantir l'approvisionnement en nourriture pour répondre aux besoins. Il faut pouvoir compter sur une bonne production, et les producteurs doivent pouvoir tirer de leur travail un revenu suffisant. Ils jouent un rôle important lorsque vient le temps de protéger l'économie du pays contre les difficultés commerciales ou les aléas d'un approvisionnement alimentaire qui repose sur un système de libre marché intégral et qui dépend d'autres pays.

La gestion de l'offre fait partie des moyens de s'acquitter de cette responsabilité. C'est un composant d'un système de commerce équitable qui devrait être mieux protégé qu'il ne l'est dans cet accord.

La gestion de l'offre joue un rôle important quand vient le temps de s'assurer que la production alimentaire existe partout au pays. Certains collègues députés du Québec ont parlé de l'importance de l'industrie laitière pour cette province, et je suis d'accord. À Terre-Neuve-et-Labrador, par exemple, en obtenant une partie du quota de lait de transformation, on a pu bâtir tout un pan de l'industrie alimentaire axé sur le lait de consommation, le yogourt et d'autres produits laitiers. Ce sont des produits à valeur ajoutée qui existent grâce aux quotas de lait de transformation prévus dans le système de gestion de l'offre. L'industrie n'aurait pas pu prendre son essor toute seule, sans ce coup de main, compte tenu en particulier des produits bon marché qui arrivent de l'extérieur de la région et qui sont présents parce qu'ailleurs, on a eu la possibilité de bâtir l'industrie depuis plus longtemps.

Ce sont les deux problèmes principaux que présente l'accord à nos yeux. Pourquoi ne peut-on pas prévoir une exception pour l'industrie de la construction navale? Une telle exception est nécessaire. Sans un engagement solide et à long terme pour épauler l'industrie de la construction navale et pour se doter de politiques industrielles au pays, l'industrie canadienne de la construction navale sera en danger. Il ne faut pas courir ce risque.

Voilà ce que j'avais à dire. Je serais heureux de répondre aux questions des députés et d'écouter leurs observations sur ce sujet.

● (1810)

L'hon. Chuck Strahl (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais réagir aux propos du député.

D'abord, je dirai qu'il est intéressant de voir que les députés néo-démocrates, véritables partisans du libre-échange s'il en est, ne peuvent tout simplement pas appuyer cet accord de libre-échange. Bien sûr, ils n'ont pas pu appuyer l'Accord de libre-échange entre le Canada et Israël. Ils ont voté contre l'Accord de libre-échange entre le Canada et le Costa Rica. Ils ont promis qu'ils voteraient contre les accords de libre-échange entre le Canada et la Colombie et entre le Canada et le Pérou de même que tout autre accord de libre-échange dont la Chambre serait saisie. Autrement, ils sont en faveur du libre-échange. C'est très intéressant.

En ce qui a trait à la gestion de l'offre, je me suis rendu à Genève, je suis allé à Davos pour défendre la gestion de l'offre et l'agriculture. C'est notre gouvernement qui a fait adopter les normes de composition pour l'industrie laitière. Au nom de mon gouvernement, j'ai été le premier et le seul ministre à avoir été ovationné, parce que nous avons fait avancer les choses dans ce dossier. Nous y croyions. Nous appuyons ce type de mesure. C'est pour cela que nous avons fait en sorte que les secteurs soumis à la gestion de l'offre soient protégés dans cet accord. Ils le sont. Le député devrait lire l'accord.

Initiatives ministérielles

Il y a deux ou trois autres points que j'aimerais aborder. Premièrement, en ce qui concerne le secteur de la construction navale au Canada, le ministre a déjà dit qu'il y avait du travail dans ce secteur non seulement pour cette année, mais pour les dix prochaines années. Il y a beaucoup de travail et bon nombre d'emplois bien rémunérés dans les chantiers navals au Canada. C'est une bonne nouvelle. Le gouvernement a pris des mesures au plan de l'approvisionnement afin d'assurer qu'il en soit ainsi. On a peut-être vu des chantiers déserts il y a un an, mais ce n'est plus le cas. C'est une bonne nouvelle pour maintenant et c'est aussi une bonne nouvelle pour l'avenir.

Pour ce qui est de la solution proposée par le NPD aux problèmes de l'industrie de la construction navale, j'invite les députés à se rendre en Colombie-Britannique, où ils pourront voir qu'on a dépensé 450 millions de dollars pour la construction de traversiers rapides et que ce projet est un véritable fiasco. Quiconque veut voir de visu le fonctionnement de la stratégie néo-démocrate en matière de construction navale verra sur la rive des navires vides amarrés aux frais des contribuables, des navires qui ne sont jamais sortis. Voilà les conséquences de l'ignorance économique, ignorance dont font étalage les néo-démocrates dans le débat d'aujourd'hui.

M. Jack Harris: Monsieur le Président, je tiens à féliciter le député qui a reçu une salve d'applaudissements en Suisse pour son soutien au système de gestion de l'offre au Canada. Je ne l'ai pas vu obtenir beaucoup d'applaudissements de ce côté-ci de la Chambre pour les mesures que son gouvernement a prises au sujet de la Commission canadienne du blé.

Si le ministre appuie activement la gestion de l'offre et s'il est prêt à la défendre dans des accords internationaux et sur les tribunes à l'étranger, je tiens à l'en remercier. Je crois que c'est ce que doit faire le gouvernement et qu'il doit le faire avec énergie.

Quant aux commentaires du ministre voulant que les néo-démocrates soient, au fond, des partisans du libre-échange, mais qu'ils n'appuient tout simplement pas les accords de libre-échange, je répondrai en rappelant que j'ai déclaré que nous étions partisans du commerce équitable. Le commerce équitable comporte des éléments de libre-échange, mais, par d'autres aspects, il fait en sorte que nous ne devons pas conclure d'accords de libre-échange où nous nous exposons à un désavantage parce que l'autre partie à l'accord a des secteurs qui sont soutenus depuis longtemps par des subventions et des politiques industrielles. Nous ne devons pas céder devant d'autres pays qui se présentent à nos portes et nous disent: « Nous aimerions avoir un accord de libre-échange, aussi éliminez vos barrières pour que nous puissions pénétrer votre marché et battre les secteurs industriels que vous avez si mal protégés. »

C'est ce qui se passe ici. Le Canada n'a jamais eu de véritable politique sur la construction navale. Je suppose que le budget du gouvernement l'illustre très bien. On y mentionne la construction navale et l'importance de ce secteur en déclin, mais où est la solution? La solution consiste à dire, comme le whip du gouvernement l'a déclaré: « Beaucoup de travaux sont prévus, mais nous ne les ferons pas. Nous ne les ferons pas avec le présent budget. » Le gouvernement a présenté un budget de relance économique qu'il affirme être le plus grand ensemble de stimulants jamais présenté depuis des décennies, mais qu'a-t-il prévu pour les chantiers navals?

Des 64 milliards de dollars de déficit que le gouvernement prévoit pour les deux prochaines années, seulement 175 millions iront aux chantiers navals. C'est trop peu.

● (1815)

M. John Rafferty (Thunder Bay—Rainy River, NPD): Monsieur le Président, j'apprécie les observations du député et celles du ministre avant lui. Je l'invite à venir à Thunder Bay pour voir nos installations de construction navale où aucune navire n'est en construction en ce moment et aucune navire n'a été construit l'année dernière. Je l'invite à venir et je lui montrerai moi-même ce qu'il en est. Le gouvernement a mentionné que le maintien des tarifs pour certains navires pour une période pouvant aller jusqu'à 15 ans était un élément important de l'AELE. Sans être accompagné d'autres mesures, cela ne revient-il pas à condamner l'industrie de la construction navale à plus ou moins brève échéance?

M. Jack Harris: Monsieur le Président, il est certain que c'est tout ce que cela fait. Le gouvernement dit que c'est acceptable parce que c'est étalé sur 15 ans. En quelque sorte, l'industrie est censée faire face seule à cette situation alors qu'elle est en concurrence avec une industrie qui a été édifée, appuyée, développée, subventionnée et choyée par le gouvernement, comme c'est le cas en Norvège. Ce pays, qui ne compte que le tiers de la population du Canada, gère très bien ses ressources internes, prend soin de ses habitants et s'assure, quand il développe une industrie, que cette dernière est en mesure de soutenir la concurrence internationale.

Prenons l'exemple de Norsk Hydro, qui participe à l'exploitation des ressources extracôtières au large de Terre-Neuve-et-Labrador, par l'entremise de Statoil Hydro, à hauteur de 12 p. 100 pour un projet et de 18 p. 100 pour un autre. Ces organisme gouvernementaux jouent un rôle important dans l'exploitation de nos ressources extracôtières. La Norvège a réussi à être un joueur international dans le domaine de la construction navale, de l'aquaculture, de la commercialisation du saumon et de toutes sortes d'industries qu'elle a choyées et développées, notamment celle de la construction navale.

Nous devons faire la même chose si nous voulons soutenir la concurrence. Prévoir l'élimination progressive ou totale des droits de douane revient essentiellement à se retirer à titre de joueur concurrentiel si rien n'est fait sur le terrain pour rester dans la course.

L'hon. Gordon O'Connor (ministre d'État et whip en chef du gouvernement, PCC): Monsieur le Président, je veux expliquer la budgétisation très rapidement. À partir de 2006, et tout au long des années 2007 et 2008, notre gouvernement a engagé des milliards et des milliards de dollars dans les chantiers navals. Ces montants n'apparaissent peut-être pas dans ce budget, mais ils ont été engagés par le gouvernement. Par conséquent, tous les projets du MDN sont inscrits dans les livres. L'argent est disponible, et il sera dépensé. Il n'apparaît simplement pas dans ce budget. Le député doit faire les recherches qui s'imposent.

● (1820)

M. Jack Harris: Monsieur le Président, j'apprécie l'explication du whip du gouvernement. Toutefois, nous avons eu la même expérience avec les fonds d'infrastructure, c'est-à-dire que des milliards de dollars sont inscrits dans les livres, mais qu'ils ne sont pas dépensés. Quelle est donc leur utilité? Je remercie le whip de ses observations, mais nous surveillerons attentivement la situation pour vérifier si l'argent sera dépensé.

Initiatives ministérielles

En examinant le budget, j'ai remarqué les 175 millions de dollars investis, selon la comptabilité de caisse, pour l'acquisition de 98 navires. Le député pourrait-il me dire si j'ai raison de supposer que le système de comptabilité de caisse signifie que, si nous ne dépensons pas l'argent lors de cette année budgétaire, on le perdra et il ne sera jamais dépensé? Je crois que j'ai raison de penser cela. Cependant, si le député dit la vérité lorsqu'il affirme que d'autres projets sont inscrits dans les livres, nous attendrons avec impatience que le gouvernement annonce quand les navires de soutien interarmées seront construits et quand on reprendra le processus d'appel d'offres pour que l'on puisse voir des progrès dans ce dossier.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NDP): Monsieur le Président, je suis heureux de participer au débat sur l'accord de libre-échange; c'est un important débat, surtout étant donné que les accord en vigueur ne sont même pas respectés. Le gouvernement a capitulé dans le dossier du bois d'oeuvre. Dans ce cas-là, nous avons transformé une victoire en défaite. Nous avons obtenu gain de cause devant les instances de règlement des différends, mais nous nous sommes contentés d'une défaite.

Par conséquent, comme l'a dit le député de Thunder Bay—Rainy River, l'industrie est devenue un exportateur net de matières premières et a perdu une partie de sa capacité de production secondaire, où sont véritablement mises à profit la formation et les connaissances des travailleurs canadiens. Il est important de le reconnaître, parce qu'en devenant un exportateur net de ressources, nous perdons la capacité de nous défendre et de prospérer.

Le Parlement va très vite dans le dossier de l'accord de libre-échange avec nos partenaires européens. Nous négligeons les États-Unis, qui ont inclus une disposition rendant obligatoire l'achat de produits américains dans leur mesure législative de stimulation de l'économie. Cela a semé la confusion, et le gouvernement a seulement affirmé qu'il surveillerait la situation et parlerait aux gens.

Cependant, il n'a pas de plan de rechange. Il est pourtant essentiel d'en avoir un. Même si le gouvernement ne compte pas agir tout de suite dans ce dossier, il devrait au moins se mettre au travail et reconnaître qu'il nous faut un plan de rechange, parce que nous ratons des occasions. Il y a des exemples classiques d'occasions ratées.

L'accord de libre-échange est lié aux mesures de stimulation de l'économie, car il donne de nouvelles possibilités fort intéressantes. Même si nous croyons ce que le ministre a dit au sujet de la surcapacité, nous avons également des preuves du contraire. Le député de Thunder Bay—Rainy River a invité le ministre dans sa circonscription pour lui montrer les anciens chantiers navals. Même si nous avons suffisamment de travail pour dix ans, comme l'a affirmé le whip en chef du gouvernement, rien ne nous empêche d'augmenter notre capacité.

Il est important de le noter parce que nous y avons pleinement droit, surtout quand nous pensons aux accords commerciaux existants et au fait que nous sommes les partenaires des États-Unis. En matière d'approvisionnements de la défense, les Américains procèdent surtout de manière à protéger leurs travailleurs de même que leur intérêts nationaux en s'assurant que les capacités et les installations de fabrication se trouvent au pays même. Dans le cas de beaucoup de ces approvisionnements, certaines des percées technologiques bénéficient à d'autres secteurs de l'économie, pas seulement à ceux qui travaillent dans les usines ou qui collaborent à des travaux de recherche et de développement. Elles ont aussi des retombées dans d'autres technologies et dans l'utilisation de nouveaux biens et services, tant pour des matériaux qui servent à la fabrication d'ordinateurs et de composantes électroniques que pour

de nouveaux genres de matériaux de construction pouvant très souvent être utilisés par la société civile.

Quand nous regardons le volet Canadien, nous ne croyons pas qu'il soit acceptable que le Canada se croise les bras et s'attende à ce que les autres fabriquent certains de nos éléments les plus importants devant assurer la sécurité et la souveraineté de notre pays. L'usine de fabrication de camions Navistar de Chatham, en Ontario, nous en donne l'exemple le plus récent et le plus fragrant. L'usine aurait pu être rééquipée pour pouvoir fabriquer un camion destiné à notre armée. Au lieu de cela, nous envoyons un quart de milliard de dollars au Texas pour que l'usine de Navistar de la région fasse le travail. Le Texas profitera des percées technologiques au fur et à mesure que les camions seront améliorés. Il obtiendra également un certain nombre d'autres contrats à l'avenir. Ici, nous risquons de voir notre usine, qui opère déjà à capacité réduite, mettre à pied des centaines de personnes et être déménagée au Mexique. C'est désolant.

Certains ont dit qu'on n'y pouvait rien. C'est absolument insensé, et ce n'est pas vrai. Nous pouvons avoir ce contrat d'approvisionnement même avec l'entente commerciale que nous avons actuellement. Personne ne nous blâmerait, comme nous ne blâmons pas les États-Unis de vouloir garder chez eux tout ce qui touche certains types d'avions ou de matériel militaire. Je peux comprendre l'argument de la sécurité nationale. Nous pourrions donner raison aux Américains sur ce point tout en les incitant à s'ouvrir davantage, à libéraliser les échanges entre nos deux pays, afin d'avoir une politique plus équitable. Mais nous ne contestons pas ce genre de choses. Nous capitulons et hissons le drapeau blanc.

● (1825)

Dernièrement, il y a seulement quelques années, nous avons sauvé des emplois de Canadiens. À cette époque, les libéraux avaient dit qu'ils ne pouvaient rien faire au sujet de Navistar, qu'ils ne pouvaient pas équiper une entreprise à neuf et former le personnel en vue de la production d'un nouveau véhicule parce que cela allait à l'encontre de l'ALENA et que ce serait enfreindre toutes les règles. C'était un mélange de mensonges et d'idées fausses.

Le gouvernement a finalement cédé et investi une petite somme dans ces installations. Les hommes et les femmes de Chatham et de tout le Sud de l'Ontario en ont bénéficié, et ils ont remboursé leur dette envers le Canada en payant de l'impôt ou en faisant des dons à Centraide. Ils se sont assurés ainsi que leur famille pourrait demeurer dans leur municipalité et que la valeur de leurs propriétés ne chuterait pas. Ce fut leur chance d'assurer leur sécurité financière et de payer des études à leurs enfants.

Au lieu de cela, qu'avons-nous vu récemment? Nous avons vu le gouvernement donner un quart de milliard de dollars au Texas en disant qu'il n'y avait pas de règles à ce sujet ni de raison de s'inquiéter et qu'il ne ferait rien de plus.

Le budget

Le plus triste dans cette affaire, c'est qu'un petit investissement et un réoutillage des installations permettraient non seulement de sauver des années de production et de fabrication et peut-être de conclure de nouveaux marchés, sans compter que les travailleurs auraient confiance en leurs moyens et que la collectivité continuerait de fonctionner comme avant. La décision de ne pas adopter de politique, ou à tout le moins de refuser d'en discuter, élimine également les retombées que pourrait avoir un tel investissement dans les installations de Chatham. L'entretien des camions et tout ce qui s'y rattache pourraient s'effectuer dans ces installations ou on pourrait conclure une sorte d'entente à ce sujet.

C'est pourquoi nous sommes indignés par les pertes possibles dans l'industrie de la construction navale. On a dit que la Norvège avait entrepris une série d'investissements étalés sur de nombreuses années dans les infrastructures, ce qui lui a permis d'augmenter sa capacité réelle. C'est très bien. C'est ce que la Norvège a choisi de faire. Il ne faudrait pas ignorer cette option. Nous, les néo-démocrates, ne sommes pas les seuls à être préoccupés par cette question et par la réduction de nos droits de douane sur une longue période, ce qui pourrait sérieusement miner notre capacité. C'est ce qui est préoccupant, notamment lorsqu'on songe aux investisseurs.

Si nous avons autant de travail, comme le dit le ministre, même si nous avons entendu des témoignages contraires, pourquoi quelqu'un choisirait-il d'investir dans notre pays lorsqu'il constate l'avantage concurrentiel qu'offre la Norvège et alors que nous en sommes à l'étape du rattrapage?

D'autres ont exprimé des craintes dans ce sens, même des gens du secteur privé. Mary Keith, porte-parole d'Irving Shipbuilding, fait partie de ce groupe. Au sujet de l'accord annoncé jeudi, elle a dit qu'il s'agissait d'un coup dur pour les secteurs de la construction navale et des services maritimes canadiens. Selon elle, le gouvernement du Canada poursuit ce qu'il a entrepris il y a 12 ans, c'est-à-dire qu'il sacrifie les constructeurs navals et les exploitants de navires canadiens pour le libre-échange...

Le vice-président: À l'ordre. Le député disposera de 12 minutes pour terminer ses observations la prochaine fois que ce projet de loi sera débattu.

* * *

LE BUDGET

L'EXPOSÉ FINANCIER DU MINISTRE DES FINANCES

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 30 janvier, de la motion portant que la Chambre approuve la politique budgétaire générale du gouvernement, ainsi que de l'amendement.

Le vice-président: Comme il est 18 h 30, la Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé sur l'amendement à la motion des voies et moyens n° 1.

Convoquez les députés.

• (1855)

[Français]

(L'amendement, mis aux voix, est adopté par le vote suivant:)

(Vote n° 2)

POUR

Députés

Abbott
Aglukkaq
Allen (Tobique—Mactaquac)
Ambrose
Anderson

Ablonczy
Albrecht
Allison
Anders
Andrews

Ashfield
Bains
Bélanger
Benoit
Bevilacqua
Blackburn
Block
Boughen
Breitkreuz
Brown (Leeds—Grenville)
Brown (Barrie)
Byrne
Calandra
Cannan (Kelowna—Lake Country)
Cannon (Pontiac)
Casson
Clarke
Coady
Cotler
Cummins
D'Amours
Day
Del Mastro
Dhaliwal
Dion
Dreesen
Duncan (Vancouver Island North)
Dykstra
Eyking
Finley
Fletcher
Foote
Gallant
Glover
Goodale
Gourde
Guarnieri
Hall Findlay
Harris (Cariboo—Prince George)
Hiebert
Hoback
Holder
Ignatieff
Jennings
Kania
Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Kenney (Calgary Southeast)
Kerr
Kramp (Prince Edward—Hastings)
Lauzon
LeBlanc
Lemieux
Lukiwski
Lunney
MacKay (Central Nova)
Malhi
Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)
McCallum
McGuinty
McLeod
Mendes
Merrifield
Minna
Moore (Fundy Royal)
Murphy (Charlottetown)
Neville
Norlock
O'Neill-Gordon
Oda
Pacetti
Patry
Pearson
Poilievre
Preston
Rae
Rajotte
Rathgeber
Reid
Richardson
Ritz
Rota
Bagnell
Baird
Bennett
Bernier
Bezan
Blaney
Boucher
Braid
Brisson
Brown (Newmarket—Aurora)
Bruinooge
Cadman
Calkins
Cannis
Carrie
Chong
Clement
Coderre
Crombie
Cuzner
Davidson
Dechert
Devolin
Dhalla
Dosanjh
Dryden
Duncan (Etobicoke North)
Easter
Fast
Flaherty
Folco
Galipeau
Gameau
Goldring
Goodyear
Grewal
Guergis
Harper
Hawn
Hill
Hoepfner
Holland
Jean
Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)
Karygiannis
Kennedy
Kent
Komarnicki
Lake
Lebel
Lee
Lobb
Lunn
MacAulay
MacKenzie
Mark
Mayes
McColeman
McKay (Scarborough—Guildwood)
McTeague
Menzies
Miller
Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)
Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe)
Murray
Nicholson
O'Connor
Obhrai
Oliphant
Paradis
Payne
Petit
Prentice
Proulx
Raitt
Ratansi
Regan
Richards
Rickford
Rodriguez
Russell

Le budget

Savage
Scarpaleggia
Schellenberger
Shea
Shory
Simms
Smith
Stanton
Strahl
Szabo
Tilson
Tonks
Trudeau
Uppal
Van Kesteren
Vellacott
Wallace
Warkentin
Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country)
Weston (Saint John)
Wilfert
Woodworth
Yelich
Zarac — 217

Saxton
Scheer
Sgro
Shipley
Silva
Simson
Sorenson
Storseth
Sweet
Thompson
Toews
Trost
Tweed
Valeriot
Van Loan
Verner
Warawa
Watson

Wong
Wrzesnewskyj
Young

CONTRE

Députés

Allen (Welland)
Angus
Asselin
Bachand
Bellavance
Bigras
Blais
Bouchard
Brunelle
Carrier
Chow
Crête
Cullen
Davies (Vancouver East)

André
Ashton
Atamanenko
Beaudin
Bevington
Black
Bonsant
Bourgeois
Cardin
Charlton
Christopherson
Crowder
Davies (Vancouver Kingsway)
DeBellefeuille

Demers
Desnoyers
Dorion
Dufour
Faïlle
Gagnon
Godin
Guay
Basques)
Guimond (Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord)
Harris (St. John's East)
Hughes
Julian
Laframboise
Layton
Leslie
Lévesque
Maloway
Martin (Winnipeg Centre)
Masse
Ménard (Hochelaga)
Mourani
Nadeau
Paillé
Plamondon
Rafferty
Savoie
St-Cyr
Thi Lac
Vincent

Deschamps
Dewar
Duceppe
Duncan (Edmonton—Strathcona)
Freeman
Gaudet
Gravelle
Guimond (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les
Hyer
Laforest
Lavallée
Lemay
Lessard
Malo
Marston
Martin (Sault Ste. Marie)
Mathysen
Ménard (Marc-Aurèle-Fortin)
Mulcair
Ouellet
Paquette
Pomerleau
Roy
Siksay
Stoffer
Thibeault
Wasylycia-Leis — 84

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare l'amendement adopté.

[Traduction]

Comme il est 19 heures, la Chambre s'ajourne à demain, à 10 heures, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 18 h 58.)

TABLE DES MATIÈRES

Le lundi 2 février 2009

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Loi de mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange Canada-AELE

M. Day	191
Projet de loi C-2. Deuxième lecture	191
M. Tonks	193
M. Julian	193
M. Cardin	194
M. Brison	194
M. Keddy	197
M. Julian	198
M. André	198
Mme Ratansi	198
M. Cardin	199
M. Julian	201
M. Bagnell	201
M. Lessard	202
M. Julian	202
M. Hawn	205
M. André	205
M. Stoffer	206
M. Keddy	206
M. André	208
M. Bagnell	209
M. Stoffer	209
M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)	209
M. Stoffer	212
Mme Duncan (Etobicoke-Nord)	212
M. Bagnell	213
M. André	213

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

Lee Clark

M. Tweed	214
----------------	-----

Frederick Gordon Bradley

M. Simms	214
----------------	-----

L'Afrique de l'Est

Mme Deschamps	214
---------------------	-----

L'Holocauste

M. Angus	215
----------------	-----

Dick Illingworth

Mme Brown (Newmarket—Aurora)	215
------------------------------------	-----

Le Super Bowl

M. Dhaliwal	215
-------------------	-----

La GRC

Mme Smith	215
-----------------	-----

Léonard Otis

M. Roy	215
--------------	-----

Inforoute Santé du Canada

Mme Boucher	215
-------------------	-----

Le Sri Lanka

Mme Sgro	216
----------------	-----

Les droits de la personne

M. Reid	216
---------------	-----

Le Mois de l'histoire des Noirs

Mme Leslie	216
------------------	-----

L'hymne national

M. Moore (Fundy Royal)	216
------------------------------	-----

Le Mois de l'histoire des Noirs

Mme Thi Lac	216
-------------------	-----

Le libre-échange

Mme Zarac	216
-----------------	-----

Le Service correctionnel du Canada

M. Richards	217
-------------------	-----

QUESTIONS ORALES

Le commerce

M. Ignatieff	217
M. Day	217
M. Ignatieff	217
M. Day	217
M. Ignatieff	217
M. Day	218
M. Rae	218
M. Day	218
M. Rae	218
M. Day	218
M. Duceppe	218
M. Day	218
M. Duceppe	218
M. Day	218
M. Cardin	218
M. MacKay	218
M. Cardin	218
M. Clement	219

Les ressources humaines et le développement des compétences

M. Layton	219
Mme Finley	219
M. Layton	219
Mme Finley	219
M. Layton	219
Mme Finley	219

Les paiements de péréquation

M. Dosanjh	219
M. Flaherty	219
Le Président	219
M. Dosanjh	219
M. Flaherty	220
Mme Jennings	220
M. Flaherty	220
Mme Jennings	220
M. Flaherty	220

L'environnement

M. Bigras	220
-----------------	-----

M. Prentice	220	Les voies et moyens	
M. Bigras	220	Avis de motion	
M. Prentice	220	M. Flaherty	225
Mme Gagnon	220		
M. MacKay	221		
Mme Gagnon	221		
M. MacKay	221		
L'énergie nucléaire			
Mme Guarnieri	221		
Mme Raitt	221		
Mme Guarnieri	221		
Mme Raitt	221		
Les paiements de péréquation			
M. Russell	221		
M. Flaherty	221		
M. Russell	222		
M. Flaherty	222		
Le Service correctionnel du Canada			
M. Norlock	222		
M. Van Loan	222		
Le budget			
M. Harris (St. John's-Est)	222		
M. Flaherty	222		
Mme Wasylcia-Leis	222		
M. Flaherty	222		
La culture			
Mme Lavallée	222		
M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)	222		
Mme Lavallée	223		
M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)	223		
Le commerce			
M. Tonks	223		
M. Day	223		
M. Tonks	223		
M. Day	223		
La condition féminine			
Mme Mathysen	223		
Mme Guergis	223		
L'assurance-emploi			
Mme Mathysen	223		
Mme Finley	224		
Le commerce			
M. Sweet	224		
M. Day	224		
L'assurance-emploi			
M. Savage	224		
Mme Finley	224		
La Commission des champs de bataille nationaux			
M. Pomerleau	224		
Mme Verner	224		
Le budget			
M. Bevington	224		
M. Baird	224		
M. Galipeau	225		
M. Blackburn	225		
		AFFAIRES COURANTES	
		La commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique	
		Le Président	225
		Loi sur les foyers familiaux situés dans les réserves et les droits ou intérêts matrimoniaux	
		M. Strahl	225
		Projet de loi C-8. Présentation et première lecture	225
		Adoption des motions; première lecture et impression du proje de loi	225
		La Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses	
		M. Baird	225
		Projet de loi C-9. Présentation et première lecture	225
		Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi	225
		Loi sur la Commission nationale du patrimoine halieutique et faunique	
		M. Bagnell	225
		Projet de loi C-277. Présentation et première lecture	225
		Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi	225
		La Loi sur l'accès à l'information	
		M. Bagnell	225
		Projet de loi C-278. Présentation et première lecture	225
		Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi	226
		La Loi sur l'assurance-emploi	
		M. Allen (Welland)	226
		Projet de loi C-279. Présentation et première lecture	226
		Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi	226
		La Loi sur l'assurance-emploi	
		Mme Hughes	226
		Projet de loi C-280. Présentation et première lecture	226
		Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi	226
		La Loi sur l'assurance-emploi	
		Mme Hughes	226
		Projet de loi C-281. Présentation et première lecture	226
		Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi	226
		Pétitions	
		Le pont interprovincial	
		M. Bélanger	226
		La coalition de l'opposition	
		M. Benoit	227
		L'âge du consentement	
		Mme McLeod	227
		Les produits de santé naturels	
		M. Cummins	227
		Le Darfour	
		M. McKay	227
		L'assurance-emploi	
		M. Warawa	227

Questions au Feuilleton

M. Lukiwski	227
-------------------	-----

INITIATIVES MINISTÉRIELLES**Loi de mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange
Canada-AELÉ**

Projet de loi C-2. Deuxième lecture	227
M. André	227
M. Stoffer	229
M. Cardin	230
M. Julian	230
M. Stoffer	230
M. Masse	233
M. Cardin	234
M. Hawn	234
M. Julian	235
M. Guimond (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques)	235
M. Cardin	236
M. Julian	236
M. Julian	237
M. Rafferty	237

M. Julian	238
M. Masse	239
M. Stoffer	239
M. Julian	239
M. Bellavance	240
M. Masse	242
M. Julian	243
M. Cardin	243
M. Allen (Welland)	243
M. O'Connor	246
M. Wallace	246
M. Julian	247
M. Harris (St. John's-Est)	247
M. Strahl	249
M. Rafferty	250
M. O'Connor	250
M. Masse	251

Le budget**L'exposé financier du ministre des Finances**

Motion	252
Adoption de l'amendement	253

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En case de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5

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 site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

Also available on the Parliament of Canada Web Site 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 et Services de dépôt

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada

Ottawa (Ontario) K1A 0S5

Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943

Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757

publications@tpsgc.gc.ca

<http://publications.gc.ca>

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 or the English version of this publication may be obtained from Publishing and Depository Services

Public Works and Government Services Canada

Ottawa, Ontario K1A 0S5

Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943

Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757

publications@pwgsc.gc.ca

<http://publications.gc.ca>