



CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 135 • NUMÉRO 220 • 1^{re} SESSION • 36^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le lundi 3 mai 1999

Présidence de l'honorable Gilbert Parent

TABLE DES MATIÈRES

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

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

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Le lundi 3 mai 1999

La séance est ouverte à 11 heures.

Prière

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

• (1105)

[Français]

LE CODE CRIMINEL

M. Pierre Brien (Témiscamingue, BQ) propose: Que le projet de loi C-374, Loi modifiant le Code criminel et le Tarif des douanes (jouets interdits), soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

—Monsieur le Président, c'est la première fois depuis mon arrivée à la Chambre en 1993 que je dépose un projet de loi. Ce projet de loi, sur lequel j'ai travaillé et que j'ai déposé, a été inspiré par des gens de mon comté. Ce sont eux qui ont mené à cette démarche. Je vais replacer cette démarche plus en détails un peu plus tard.

Je dois expliquer brièvement en quoi consiste ce projet de loi avant de parler d'une problématique beaucoup plus large, soit celle de toute la violence à laquelle sont confrontés quotidiennement nos enfants dans la société en général. L'interrogation qu'on doit avoir comme législateurs est de savoir si on fournit le meilleur environnement possible pour réglementer toute cette problématique.

Mon projet de loi vise à interdire la fabrication, l'importation, la commercialisation et la distribution de jouets dont—et c'est important de faire la nuance—les instructions incitent clairement à un comportement violent. Je fais une distinction, parce qu'un jouet en particulier peut être très anodin mais être accompagné d'instructions qui ne le sont pas.

C'est ce qui est arrivé à une concitoyenne de mon comté qui est allée acheter une poupée, plus précisément un «Troll», pour ses enfants. À première vue, quand on le voit sur les tablettes, c'est un jouet qui apparaît sympathique et il ne semble pas y avoir de problèmes. Un jour, elle s'aperçoit que les instructions qui accompagnent ce jouet disent: «Pour que votre «Troll» soit heureux, vous devez le battre, l'enfermer dans l'obscurité, lui donner le moins de bonheur possible, et ainsi de suite.»

C'est là que le problème commence, parce que c'est carrément de mauvais goût. C'est même déplacé et inacceptable que ce genre de

message accompagnant des jouets puisse se retrouver impunément sur le marché.

Évidemment, le premier réflexe de quelqu'un qui se retrouve confronté à cette situation, c'est de dire: «Cela ne doit pas être légal et je vais m'informer.» Donc, M^{me} Ayotte, qui est une concitoyenne de mon comté, a fait quelques vérifications à gauche et à droite pour finalement s'apercevoir que c'est une pratique tout à fait légale et qu'il n'y a rien nulle part qui empêche cela. Cela l'a amenée à réfléchir sur la problématique beaucoup plus large de la violence en général.

Je reviens à mon projet de loi qui vise les jouets de façon très spécifique. Je souhaite toutefois qu'on ouvre un débat beaucoup plus large que le sujet de mon projet de loi, parce que la problématique de la violence est beaucoup plus large.

Mon projet de loi vise à faire en sorte d'inclure une interdiction dans le Code criminel, que les instructions mentionnées plus haut soient considérées comme une infraction criminelle. Je vais d'ailleurs lire la description du projet de loi C-374 que l'on retrouve dans le sommaire qui accompagne le projet de loi. La voici:

Ce texte a pour but d'interdire la vente aux personnes âgées de moins de dix-huit ans, la mise en vente dans des lieux où des personnes âgées de moins de dix-huit ans ont normalement accès, ou l'importation de toute poupée accompagnée d'une étiquette ou d'une inscription encourageant quiconque à maltraiter la poupée ou à lui faire subir des sévices ou des actes dégradants, ou dont l'emballage comporte une telle étiquette ou inscription.

Pourquoi a-t-on mis le mot «poupée» dans ce projet de loi? C'est parce que les mots ont un sens dans notre langue. En français, le mot «poupée» veut dire tout objet ayant une forme humaine. Donc, évidemment, le lien est encore plus direct quand il s'agit d'un objet de forme humaine à l'endroit duquel on est invités à infliger des sévices ou à commettre actes dégradants à son égard.

• (1110)

Il y a probablement lieu de faire beaucoup plus que cela. Ma démarche vise, à partir d'un exemple précis, à interdire cette pratique. Je suis toutefois convaincu que ce projet de loi peut être bonifié de multiples façons.

On peut l'élargir pour parler de l'ensemble des jouets, tout en faisant une certaine nuance, à savoir qu'un jouet en tant que tel pourrait être relativement inoffensif. C'est beaucoup plus l'usage qu'on nous invite à en faire.

Je reviens donc à la démarche des gens de mon comté. M^{me} Ayotte, une mère de cinq jeunes enfants, a constitué une équipe et a reçu des appuis du milieu. L'université a fourni une équipe de gens qui ont travaillé à faire de la recherche. Elle a été à l'origine d'une pétition qui est devenue un casse-tête géant sur lequel les gens étaient invités à signer pour manifester leur désir de voir la société

Initiatives parlementaires

poser des gestes pour diminuer la violence à laquelle sont confrontés les enfants.

À ce jour, 400 000 personnes ont signé cette pétition préparée par M^{me} Ayotte dans ce qui est devenu le projet «Joue-moi la paix». Le casse-tête en question a été monté à au moins deux reprises, dont une fois ici devant cette Chambre. Malheureusement, au moment où ils sont venus l'assembler devant le Parlement, nous étions en campagne électorale et la plupart des députés de cette Chambre n'ont pu le voir.

Il a aussi été assemblé dans le comté, à Rouyn-Noranda. À l'occasion de cette journée, il a fait l'objet de toutes les démarches nécessaires pour être homologué dans le Livre des records, puisqu'il est devenu le plus grand casse-tête assemblé au monde. Dans le Livre des records Guinness d'aujourd'hui, on retrouve le plus grand casse-tête au monde qui est associé au projet «Joue-moi la paix».

Le maire de Rouyn était présent, de même que Mgr Jean-Guy Hamelin, notre évêque. Un grand nombre de citoyens sont venus lors de cette journée qui est devenue une journée de fête populaire à Rouyn-Noranda. Ils sont venus signer ce casse-tête, pour ceux qui ne l'avaient pas déjà fait, ou le voir être assemblé.

Ce groupe a visé beaucoup plus large et a fait des recherches beaucoup plus larges que mon projet de loi. Quelques-uns, par la force des choses, sont devenus un peu plus spécialistes. M^{me} Ayotte a d'ailleurs rencontré des fonctionnaires du ministère de la Justice pour soumettre son projet demandant au gouvernement de poser des gestes pour diminuer le nombre de stimuli violents auxquels les enfants sont confrontés quotidiennement.

Est-ce qu'il n'y a pas lieu de s'interroger sur la violence qui existe dans les jeux vidéos et celle qui existe à la télévision? Il y a déjà eu un débat à la Chambre à ce sujet. Il y a eu également une grande pétition présentée par une jeune citoyenne suite à une tragédie qui avait soulevé un débat sur la violence à la télévision. Le gouvernement s'est imprégné de cette question pour voir si on ne devait pas poser des gestes supplémentaires.

On regarde des événements qui sont survenus récemment dans notre société. On a encore des images fraîches à notre mémoire de cette tragédie qui est arrivée à Denver, au Colorado, où deux jeunes sont entrés dans une école secondaire et ont fait un massacre en tuant plusieurs de leurs collègues. La semaine dernière, en Alberta, ce fut la même chose. Un jeune a été tué et un autre été blessé parce que des jeunes sont entrés avec des armes dans une école et ont fait un carnage.

Évidemment, il n'existera jamais une loi, un règlement ou une mesure particulière qui va nous mettre à l'abri de ce genre de catastrophe pour toujours et de façon garantie et absolue. Loin de moi la prétention qu'on puisse empêcher totalement ce genre de chose ou qu'une loi puisse l'interdire. Cependant, il y a lieu, particulièrement à la lumière des récents événements, de s'interroger à savoir si nous faisons tout ce que nous pouvons faire dans nos vies comme personnes, comme parents, mais aussi comme députés de cette Chambre, nous qui gérons des lois et des règlements et faisons en sorte de dresser un cadre pour notre société.

• (1115)

On peut se réjouir qu'au Québec et au Canada, globalement, il y ait beaucoup moins de violence qu'aux États-Unis, par exemple. Nous ne sommes toutefois pas à l'abri de choses qui viennent de ce pays et qui finissent par nous atteindre.

Dans le cadre des recherches effectuées pour identifier des jouets du genre de ceux que j'ai mentionnés, la plupart sont produites aux États-Unis mais finissent quand même par se retrouver sur nos marchés. Quand on sait comment fonctionnent les compagnies, les réseaux de distribution et les zones de libre-échange, quand on pense à un marché, on pense à l'Amérique au complet, on pense maintenant au monde entier. Ce n'est pas vrai parce qu'ils sont faits ailleurs, on en est complètement exemptés. Ils finissent par atteindre nos commerces et à avoir un impact.

À l'aube de nouveaux phénomènes, de l'Internet par exemple, de la télévision par satellite, on aura bientôt de moins en moins de contrôle sur ces aspects. On ne pourra pas empêcher les gens d'avoir accès directement aux canaux américains. On pourra de moins en moins réglementer. Ce sera directement sur l'ordinateur qui sera intégré à la télévision. Les gens choisiront eux-mêmes ce qu'ils veulent regarder.

Que pouvons-nous faire? Mon souhait, c'est que ce projet de loi soit repris, en particulier, par le Comité permanent de la justice. Qu'il le soit, non pas sur l'objet spécifique du projet de loi, mais pour se demander ce qu'on peut faire. Est-ce qu'on peut faire quelque chose?

Il y a des spécialistes en la matière. On l'a vu récemment avec ce qui s'est passé au Colorado et en Alberta, lors d'émissions d'information à la télévision et dans des débats publics à gauche et à droite. On a soulevé des questions et parlé de divers phénomènes. Il y a des gens dont c'est le domaine d'expertise.

Est-ce que, oui ou non, cela influence réellement un enfant que de grandir dans cet environnement? Peut-être que oui, peut-être que non. Je n'ai pas la prétention de donner une réponse absolue à cela. J'ai l'impression que cela a une influence.

Pourquoi ne pas entamer une discussion et un débat avec ces experts qui viendront nous présenter leur point de vue. Il me semble qu'on étudie suffisamment de choses ici pour qu'une question aussi importante que celle-là le soit également, particulièrement à la lumière de l'actualité récente.

Tout en étant réaliste et en n'étant pas démagogue, je ne suis pas en train de dire au gouvernement qu'il existe une solution magique et qu'il n'est pas en train de la mettre en application, loin de là. C'est un débat qui n'est pas simple, qui n'est pas facile. On ne sera jamais totalement à l'abri de phénomènes ou de gestes violents, gratuits, difficiles à comprendre et inexpliqués, des phénomènes qui font en sorte qu'une personne devienne désespérée et agressive à un point tel qu'elle puisse aller jusqu'à tuer des gens. On ne pourra jamais totalement empêcher de telles situations. On ne pourra probablement jamais les comprendre totalement non plus. Mais il y a quand même un certain nombre de choses que nous pouvons faire.

Dans le cadre de mon projet de loi très spécifique, il me semble que ce que je demande n'est pas irréaliste. De plus, lorsqu'un jouet, qui peut carrément être de mauvais goût, est accompagné d'instructions—et je reprends ce que dit le projet de loi—qui incitent à un

Initiatives parlementaires

comportement violent ou à poser des gestes dégradants, il faut que les auteurs ou ceux et celles qui mettent ces jouets sur le marché soient sanctionnés. Ce ne sont pas des sanctions disproportionnées qu'on veut intégrer dans le Code criminel. Le projet de loi parle d'amendes maximales de 25 000 \$ pour le fabricant et, dans des cas très exagérés, d'une peine maximale d'emprisonnement de six mois. Ce ne sont pas les sanctions premières qui seraient appliquées, mais ce ne serait pas mauvais d'envoyer un signal à ceux qui seraient tentés de faire de l'argent avec ces gadgets.

On leur dirait: «Au Canada, le Code criminel prévoit des dispositions qui vous empêchent de faire cela. Soyez prudents.» La pression publique sera toujours très utile. Les compagnies qui seront jugées négativement par les consommateurs parce qu'elles vendent de tels produits vont en subir les conséquences. La grande majorité des gens trouvent cela inacceptable.

En plus, cela nous permettrait de placer en situation d'infraction ceux et celles qui posent de tels gestes. Le prix à payer serait très élevé, non pas seulement à cause de l'amende, mais aussi à cause de la publicité négative qui s'ensuivrait. On poserait un acte préventif si on adoptait un tel projet de loi.

Je ne peux terminer sans rappeler une chose. Je ne suis pas en train de dire que c'est seulement la responsabilité de l'État.

• (1120)

Comme parents—je suis moi-même un jeune parent—nous avons une responsabilité par rapport à nos enfants. La meilleure garantie contre tout cela, c'est sûrement la façon dont on aborde ces sujets et ces problématiques avec nos enfants. L'environnement familial, les amis, ainsi que tout l'entourage dans lequel grandit un enfant sont meilleurs que la plupart des lois.

Mais il m'apparaît opportun qu'on débute une réflexion et qu'on l'ouvre de façon plus large pour permettre aux gens de s'exprimer sur un tel dossier.

Malheureusement, mon projet de loi n'a pas été retenu pour faire l'objet de vote. Donc, à la fin de cette heure de débat, il pourrait s'ensuivre que cela ne reste que de beaux discours avec peu de gestes. Je souhaite que le projet de loi soit repris par le Comité permanent de la justice. Évidemment, il pourrait le faire sur ses propres bases, mais la garantie la plus grande que nous en aurions, c'est s'il faisait l'objet d'un vote de la Chambre pour être renvoyé au comité entre la deuxième et la troisième lecture.

Je demande à tous les députés de cette Chambre—cela ne m'apparaît pas très engageant puisque cela ne fait qu'ouvrir un débat—d'accorder leur consentement pour que ce projet de loi fasse l'objet d'un vote à la suite du débat.

Le vice-président: Le député a-t-il le consentement unanime de la Chambre pour que ce projet de loi puisse faire l'objet d'un vote?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

[Traduction]

Mme Sue Barnes (London-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, le projet de loi C-374, Loi modifiant le Code criminel et le

Tarif des douanes, a pour but d'interdire la vente à des mineurs, la mise en vente dans des lieux où les mineurs ont accès ou l'importation de toute poupée accompagnée d'une étiquette encourageant quiconque à maltraiter la poupée ou à lui faire subir des sévices ou des actes dégradants, ou dont l'emballage comporte une telle étiquette. Cela deviendrait une infraction pénale.

Le projet de loi du député précise en outre que le terme «poupée» comprend un modèle de troll ou un modèle de créature imaginaire ayant une forme humaine.

Aux termes du projet de loi, les activités en question constitueront une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, passible d'une amende maximale de 25 000 \$ et d'un emprisonnement maximal de six mois, ou de l'une de ces peines.

Fondamentalement, le projet de loi du député s'attaque à un produit qui, selon lui et de l'avis, si je ne m'abuse, de beaucoup de ses électeurs très inquiets, désensibilise les enfants à la violence et favorise les comportements violents chez les enfants.

Il est bon que de plus en plus de gens fassent maintenant le lien entre les produits que la société offre et l'environnement que nous avons créé d'une part et les actes que nos enfants et nos jeunes peuvent commettre d'autre part. Je songe, par exemple, à nos lois sur le contrôle des armes à feu et j'espère que de plus en plus de gens commenceront à réfléchir à ces liens.

Je partage les préoccupations du député au sujet des nombreuses représentations de la violence dans les médias et d'autres aspects de nos vies. Je me rappelle que, lorsque j'étais vice-présidente du Comité de la justice au cours de la trente-cinquième législature, nous avons déposé un rapport portant sur ces questions justement.

Je dois dire, cependant, que le droit pénal est très radical. Il prévoit des peines sévères. Il devrait servir à lutter contre les conduites qui causent ou risquent de causer de graves torts à des personnes ou à la société dans son ensemble. On ne devrait s'en servir que lorsque les autres moyens de contrôle social sont inadéquats ou inappropriés. Je prétends que dans la situation actuelle, il n'est pas justifié d'avoir une nouvelle sanction pénale dans ce cas-là.

Est-ce que le député d'en face considère vraiment que certaines poupées peuvent présenter pour les individus ou la société un danger comparable aux dommages sociaux et individuels causés par la drogue, le vol, les armes à feu ou la violence faite aux personnes? Je pense qu'il y a tout lieu ici de relativiser les choses, même si je comprends l'argument que veut faire valoir ce député.

Les poupées comme celle qui préoccupe le député ne constituent qu'un élément d'un problème plus vaste. D'autres formes de contrôle social sont peut-être plus appropriées pour aider nos enfants à bien réagir aux images et aux invitations à la violence et aux actes d'agression que font parfois ces produits.

Les enfants sont quotidiennement exposés à des exemples de la violence sous toutes ses formes que véhiculent les médias, qu'il s'agisse de télévision, de cinéma ou de livres. La violence est une composante importante de bien des jeux vidéo et de sites Web, qui sont très populaires auprès des enfants. Dans les jeux des enfants, il arrive parfois qu'on se bagarre, qu'on engage des poursuites et qu'on s'entretue.

Initiatives parlementaires

Le député souhaite-t-il que le Code criminel dise qu'il est criminel de posséder une poupée G.I Joe ou de jouer aux policiers et aux voleurs? J'en doute. Les parents font des choix en cette matière. J'ai fait des choix avec mes enfants et j'estime que tout le monde devrait en faire autant. Il n'est tout simplement pas raisonnable de penser que le fait de restreindre la disponibilité d'une poupée de ce genre puisse avoir un effet réel sur la tolérance et la réaction des enfants vis-à-vis la violence.

• (1125)

Il nous faut des preuves qu'une étiquette encourageant à maltraiter la poupée qui la porte puisse vraiment avoir des conséquences. Est-ce vraiment le cas et peut-on le prouver? Peut-on supporter le fardeau de la charge au criminel? Ce n'est pas tout à fait la même chose. C'est un fardeau qui n'est pas léger.

On n'a qu'à observer les enfants au jeu pour voir qu'ils endomagent souvent leurs jouets. Cela se produit à la maison et dans la cour de l'école. Voulons-nous assimiler cela à une infraction criminelle? Dans ce cas, c'est limiter certaines des libertés dont nous jouissons. Il existe une liberté d'expression même en matière d'étiquetage commercial. Toute mesure visant directement ou indirectement à réglementer l'étiquetage ou l'emballage risque de porter atteinte à certaines libertés garanties par la Charte canadienne des droits et libertés.

Il s'agit d'un domaine de préoccupation. C'est un domaine en partie réglementé, où les risques sont suffisamment sérieux. Il y a des cas, qui se présentent maintes fois, où nous devrions prendre des mesures, et nous le faisons certes dans le cas de jouets dangereux. Il existe des règlements à cet égard.

Je n'ai pas vu le produit dont parle le député, mais je suis sûre que le message est grossier. Je ne crois pas que cela plairait à beaucoup de Canadiens. Dans notre société, nous jouissons cependant de la liberté de choix quant à ce que nous achetons pour nos enfants. Ce sont habituellement les enfants qui achètent des poupées avec l'argent des parents, sous la supervision des parents. Nous pouvons choisir les produits destinés à nos enfants ou limiter les choix, tout comme nous pouvons les laisser regarder la télévision autant qu'ils veulent et n'importe quelle émission, ou limiter les émissions qu'ils peuvent regarder.

Il est important que les parents exercent ces choix car l'éducation que reçoivent les enfants à la maison dès le plus jeune âge a une incidence sur leur développement. Je suis tout à fait en faveur d'accorder aux enfants une plus grande protection, un plus grand soutien social, surtout pendant les premières années. Cependant, même quand les parents sont à la maison, je pense que nous pourrions utiliser des mesures de protection et plus de ressources.

Mais, ce n'est pas ce dont il s'agit dans ce projet de loi. Ce projet de loi vise expressément à créer une nouvelle infraction criminelle. Or, nous faisons face non pas à un problème d'ordre criminel, mais à une situation sociale sérieuse dont nous devons nous occuper.

Il m'arrive parfois, chez moi, de tomber sur des disques compacts que je considère comme des rebuts et que j'oblige mes jeunes à jeter. Il m'arrive de jeter des disques de ce genre parce que leur contenu n'est pas acceptable. Leur langage est plus que vulgaire. Il

incite à un certain comportement inacceptable selon les valeurs canadiennes. Dans des situations semblables, les parents doivent prendre leurs responsabilités et nous devons appuyer ce rôle.

Dans les cas d'activité criminelle, il faut évidemment avoir recours à la législation pénale, par exemple dans les cas d'actes de violence. Toutefois, il est ici question d'une poupée et de l'étiquette qu'elle porte. Je ne doute pas que le député et ses électeurs aient agi avec de bonnes intentions, et je puis certainement appuyer une mesure de ce genre.

Il y a une difficulté technique cependant. Le numéro tarifaire qui est visé dans le projet de loi n'est plus en vigueur. Il existe cependant un autre article comparable, ce qui fait que cela pourrait être corrigé.

• (1130)

En définitive, la législation pénale est une chose très sérieuse. Il existe cependant des moyens, notamment dans le domaine de l'environnement, dans le secteur social ou dans celui des ressources, qui permettent de s'attaquer beaucoup plus efficacement aux problèmes, pour le bienfait d'un plus grand nombre de personnes. Un projet de loi qui ne vise qu'un jouet de façon ponctuelle ne réglera pas le problème. Ce projet de loi équivalait à une reconnaissance symbolique de l'existence d'un problème pour de nombreux produits, mais beaucoup de ces produits sont et demeureront légaux. Ils bénéficient de la protection de chartes.

Je félicite le député d'en face d'avoir présenté ce projet de loi, qui justifiait une heure de débat. Je ne crois pas, cependant, que nous devrions en faire plus, d'autant que les comités de la Chambre ont déjà décidé que ce projet de loi ne ferait pas l'objet d'un vote. Je crois que cette décision est équitable et que nous devons tous respecter les mêmes règles.

La situation ne justifie pas la création d'une infraction criminelle de cette ampleur, bien que je comprenne la logique qui est à l'origine de cette initiative.

M. Deepak Obhrai (Calgary-Est, Réf.): Monsieur le Président, je prends aujourd'hui la parole dans le débat sur le projet de loi C-374, présenté par le député de Témiscamingue.

Je félicite le député d'avoir pris cette initiative très louable et d'avoir saisi la Chambre d'une question aussi importante pour nos enfants. Je tiens à dire en commençant qu'il faut aussi souligner le travail d'une élue du député, M^{me} Martine Ayotte. M^{me} Ayotte a recueilli quelque 26 000 signatures sur la pétition qu'elle a présentée au Parlement pour obtenir la censure de ce produit. M^{me} Ayotte est une femme courageuse et qui a le sens des responsabilités. Nous la félicitons pour sa persévérance.

Le jouet dont nous discutons aujourd'hui s'appelle le troll guerrier. Les jouets sont censés apporter du plaisir, et mettre un sourire sur le visage de leurs propriétaires. Les jouets sont aussi des objets éducatifs efficaces qui stimulent souvent les capacités intellectuelles et la créativité. Ils sont le reflet des valeurs morales et sociales de la société.

Toutefois, ce troll guerrier représente exactement le contraire de ce que nous essayons de valoriser, soit une société prévenante,

Initiatives parlementaires

aimante, honnête et tolérante. À une époque où tous les parents essaient d'avoir la sagesse et la force de bien élever leurs enfants et d'en faire des êtres équilibrés et respectueux des valeurs morales, voilà qu'une entreprise vend un jouet destiné à promouvoir et à encourager la violence. Ce jouet s'attaque aux principes fondamentaux des citoyens respectueux de la loi, qui recherchent la paix et l'harmonie plutôt que la violence et la destruction. Je me permets d'informer davantage la Chambre au sujet de ce troll guerrier.

J'espère que je dissiperai toute impression qu'il s'agit d'un petit jouet inoffensif qui ne peut pas avoir de conséquences psychologiques. Le jouet en soi n'est pas si mal. Ce sont les instructions et les recommandations du fabricant qui sont néfastes. En résumé, les enfants apprennent dans ces instructions qu'il faut battre le troll tous les jours, qu'il ne faut jamais lui donner à manger et qu'il faut le garder dans un endroit sombre où ça sent mauvais. Enfin, les instructions adressées à l'enfant lui conseillent de ne jamais faire preuve d'amour ou d'affection à l'égard de ce monstre. Est-ce cela que nous souhaitons enseigner à nos enfants?

À un âge où les enfants et la société en général sont en quête d'affection et d'amour, nous voulons que nos petits possèdent un jouet qui encourage ces traits humains positifs et fondamentaux. L'inventeur et la société qui commercialise ce jouet devraient avoir honte.

• (1135)

Le plus révoltant, c'est que le mode d'utilisation encourage ce comportement en déclarant que le troll guerrier gagnera ainsi de la force et sera prêt à combattre pour défendre son propriétaire. Soyons francs. Ce jouet est commercialisé de façon à enseigner la violence, les mauvais traitements et la haine. Nos enfants ne sont-ils pas suffisamment exposés à ces aspects négatifs dans notre société?

Le débat sur cette initiative louable me rappelle les événements tragiques de Littleton, au Colorado, et de Taber, en Alberta. S'il est nécessaire d'apporter des preuves des effets destructeurs que nous pouvons obtenir en laissant nos enfants regarder, lire et imiter des actes de violence, il suffit de songer à ce qui s'est passé à Littleton et à Taber.

Des services commémoratifs doivent se tenir aujourd'hui à Taber en Alberta. Les douleurs et les souffrances causées par la tragédie qui s'est produite à cet endroit font peine à voir. Je ne veux pas en dire plus. Je trouve tout cela très pénible. J'aimerais profiter de l'occasion pour offrir mes plus sincères condoléances à la famille de Jason Lang et lui faire savoir que nous partageons sa douleur et son chagrin.

Comme des milliers d'autres parents, j'ai moi-même un enfant qui doit bientôt entrer à l'école secondaire. Les événements des dernières semaines me font douter de la sécurité de mes enfants à l'école. Je ne peux qu'espérer que nos enfants seront à l'abri de la haine et de la violence omniprésentes dans notre société. À titre de parents et de parlementaires canadiens, nous avons la responsabilité sacrée de protéger nos enfants contre les gens et les produits qui font la promotion de la haine et de la violence.

J'ai écouté la députée d'en face pour laquelle j'ai d'ailleurs beaucoup de respect. Elle a reconnu qu'il y avait un d'ordre social, toutefois, elle n'a pas précisé ce qui devrait être fait. Au moins, nous avons devant nous un projet de loi qui nous permettra de prendre des mesures concrètes. La députée reconnaît qu'il y a un problème, mais elle s'arrête là. Nous savons pourtant que si l'on ne fait rien, la situation ne changera pas.

Nous pouvons faire quelque chose aujourd'hui en appuyant le projet de loi C-374. Ce projet de loi a pour but d'interdire la vente de cette poupée à toute personne de moins de 18 ans ou sa mise en vente dans des lieux où des personnes âgées de moins de dix-huit ans ont normalement accès, en plus de rendre illégal le fait d'accompagner la poupée d'une étiquette ou d'une inscription encourageant quiconque à la maltraiter ou à lui faire subir des sévices ou des actes dégradants.

Dans l'intérêt des jeunes Canadiens, j'exhorte les députés de la Chambre à appuyer le projet de loi C-374.

Mme Libby Davies (Vancouver-Est, NPD): Monsieur le Président, je suis très heureuse de prendre la parole à la Chambre aujourd'hui pour appuyer le projet de loi C-374 qu'a présenté le député de Témiscamingue.

La présentation de ce projet de loi arrive à point nommé, car il nous offre une occasion très importante de parler de la violence chez les jeunes et de quelques-unes des causes de cette violence dans notre société. Après avoir écouté la députée ministérielle et le député du Parti réformiste, je crois qu'il est juste de dire que tous les députés sont vivement préoccupés par la violence dans notre société. Les conséquences dont nous avons été témoins dans des localités comme Taber, en Alberta, ou au Colorado sont tragiques et dévastatrices.

Le débat actuel porte également sur un projet de loi très précis qui nous offre une occasion de prendre des mesures concrètes. Je félicite le député et ses électeurs, qui ont travaillé très fort pour mettre ce problème en évidence. Il est stupéfiant que 400 000 personnes aient signé une pétition demandant à la Chambre d'appuyer ce projet de loi. Il ne faut pas en faire abstraction. Il s'agit là d'un appui énorme de la part de ces gens. Cela témoigne des vives inquiétudes de la population au sujet de ce qui se passe dans notre société.

• (1140)

Comme nous l'avons entendu, le projet de loi n'interdit pas les jouets. Le problème n'est pas les jouets. Selon le projet de loi, la fabrication, la commercialisation ou la vente de jouets accompagnés d'une instruction encourageant à utiliser ces jouets avec violence sont interdites en vertu du Code criminel.

Cette démarche est pleine de bon sens. Il s'agit d'une approche que nous devrions tous appuyer. C'est une mesure concrète que les législateurs peuvent prendre à l'égard d'une large gamme de produits qui sont offerts sur le marché à nos jeunes et à de nos enfants. Dans ce cas-ci, ces produits sont accompagnés d'un mode d'emploi qui tolère, encourage et soutient une utilisation très négative et violente.

Initiatives parlementaires

Il faut appuyer le projet de loi. L'une des questions que fait ressortir cette mesure est celle de la responsabilité sociale de l'industrie du jouet pour enfants. C'est une industrie qui vaut des milliards de dollars.

Les parents veulent agir pour le mieux. Leurs enfants sont bombardés par une publicité massive qui les amène à réclamer avec force certains jouets. La plupart des parents tâchent de faire ce qui est bien en examinant les jouets qui sont sur le marché pour voir si ce sont des jouets ou des jeux qui conviennent à des enfants de tel ou tel âge et qui ne favorisent pas la violence. La plupart des parents et des collectivités sont complètement débordés par tout ce qui est offert sur le marché.

N'oublions pas que nous avons affaire à un marché. Il s'agit d'entreprises qui réalisent des bénéfices faramineux en mettant sur le marché des jouets tels ceux qui sont décrits aujourd'hui, avec le mode d'emploi dont il a été question.

Il se pose donc un très grave problème de responsabilité sociale dans l'industrie du jouet. Si l'on approuvait le projet de loi et si l'on renvoyait la question au Comité de la justice, on ferait beaucoup pour que l'industrie comprenne la part de responsabilité sociale qui lui revient. Il est totalement inacceptable de mettre sur le marché des jouets qui incitent les enfants à recourir à la violence et à rejeter les valeurs de compassion, d'amour et de responsabilité que tente de leur inculquer leur famille ou la communauté. Les enfants font face à des messages contradictoires dans notre société.

Une des principales responsabilités de la Chambre quand elle légifère consiste à protéger nos enfants. En tant que société, nous tenons à cette protection. Ce n'est pas seulement une liberté de choix ou de parole. C'est parce que nous voulons protéger nos enfants que nous disons que le marché est déchaîné. C'est le marché qui commande et qui vend des produits de telle sorte qu'il y a beaucoup de confusion, beaucoup de contradictions.

Une députée du gouvernement a demandé si ce genre de produit pouvait vraiment inciter à la violence contre des personnes. Est-ce que des jouets peuvent fomenter la violence contre des personnes? C'est précisément la question que soulève le député qui parraine le projet de loi. Il laisse entendre que la question devrait être renvoyée au Comité de la justice pour qu'il y ait un vrai débat sur ces questions de violence et pour que nous examinions les causes qui la sous-tendent. Ce débat porterait notamment sur les produits qui sont disponibles sur le marché et sur la façon dont ils sont mis en marché.

Le Nouveau Parti démocratique est très favorable à ce projet de loi et à la tenue d'un tel débat, en particulier au Comité de la justice, étant donné les tragédies de la dernière semaine qui laissent des communautés et des familles se colleter à la violence insensée qui s'est manifestée autour de nous.

• (1145)

Nous devons réfléchir et nous demander comment nous pouvons remédier à ce problème. Il y a une réponse législative et une réponse

communautaire en ce sens que nous devons développer des collectivités saines et fortes et faire participer les enfants à notre société en voyant à ce qu'il n'y ait pas d'isolement social. C'est, selon moi, un des faits que la tragédie à Taber a fait ressortir.

Certains programmes ont été virtuellement réduits à néant. Je me souviens d'avoir eu une conversation avec une de mes collègues qui me parlait du taux de suicide dans sa collectivité au Nouveau-Brunswick. Elle me disait qu'il n'y avait pas de programmes de prévention ou de centres d'accueil pour les jeunes. Les jeunes ne savent pas où aller. Toutes ces questions sont liées. Nous comprenons tous que ces questions sont liées, mais il est parfois difficile pour nous de trouver exactement comment nous devons nous y prendre pour essayer de les régler.

Nous ne devrions pas laisser passer cette occasion qui nous est offerte aujourd'hui à la Chambre. Nous devrions aller de l'avant avec ce projet de loi d'initiative parlementaire au lieu de nous contenter de le laisser s'empoussiérer sur une tablette.

Décidons dès aujourd'hui de poursuivre le débat sur le projet de loi C-374 au Comité de la justice à cause de l'importance de ce débat pour ce qui est de trouver des façons de surveiller les produits accessibles sur le marché. Voyons à ce qu'il y ait une réglementation adéquate et assurons-nous que les jouets d'enfants ne sont pas utilisés à des fins violentes. Nous n'approuvons pas et n'encourageons pas les comportements violents de la part des enfants, que ce soit à l'endroit d'objets inanimés ou à l'endroit de leurs pairs et des autres membres de la collectivité.

Nous appuierons le député s'il décidera, dans son mot de la fin, de demander le consentement unanime de la Chambre pour renvoyer le projet de loi au Comité de la justice pour débat complémentaire. Nous croyons que c'est une initiative très importante. Nous devons aux 400 000 personnes qui ont pris le temps de réfléchir à cette question de ne pas laisser s'éteindre le débat sur le projet de loi. Quelque chose d'utile peut en ressortir. Ce pourrait fort bien être une modification au Code criminel. Ce pourrait être autre chose aussi, mais c'est une idée qui mérite d'être appuyée.

M. Mark Muise (Ouest Nova, PC): Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir à la Chambre pour parler du projet de loi C-374, Loi modifiant le Code criminel et le Tarif des douanes (jouets interdits).

Je félicite mon collègue du Bloc québécois, le député de Témiscamingue, d'avoir vu les dangers inhérents à l'étiquetage de certains produits facilement accessibles pour des enfants très jeunes et facilement impressionnables.

Même si le projet de loi est surtout axé sur l'étiquetage des poupées, il soulève d'importantes questions concernant l'étiquetage en général et les effets possibles de l'étiquetage sur nos enfants.

À première vue, l'information que renferme l'étiquette apposée sur les poupées ne semble pas pouvoir causer un tort quelconque à nos enfants. Cependant, rien ne saurait être plus faux. On peut dire réalistement que certaines étiquettes peuvent générer un message

Initiatives parlementaires

subliminal capable d'influencer négativement la perception de certains enfants à l'égard de ce qu'est un comportement acceptable.

La motivation à l'origine du projet de loi est venue d'une citoyenne inquiète qui a acheté un jouet pour son enfant et a découvert que les directives d'utilisation renfermaient des messages incitant à la violence. Non seulement cela, elles affirmaient que cette violence pourrait rendre l'enfant plus heureux et plus puissant au sein de notre société.

[Français]

De la violence, il y en a partout dans notre société. On a seulement qu'à regarder la télévision à chaque soir pour voir des exemples d'une société influencée par la violence.

• (1150)

Ce qui est plus inquiétant, c'est de constater l'âge des personnes qui commettent des actes de violence. De plus en plus, des jeunes âgés de moins de 20 ans sont impliqués dans ces actes.

[Traduction]

Le projet de loi C-374 soulève la question plus générale de la présence de la violence dans notre société. Les enfants sont constamment bombardés de messages prônant la violence comme moyen efficace de résoudre les problèmes.

Il suffit de regarder autour de nous pour voir de la violence étalée partout. Depuis des années, les pontes de l'industrie cinématographique se font concurrence à grand coup d'effets spéciaux pour voir qui saura dépeindre avec le plus réalisme les actes de violence commis dans notre société.

Bien des programmes de télévision contribuent aussi à accentuer la prévalence du crime dans nos grandes villes. La mise en scène de ces crimes est si réaliste que les enfants ont parfois du mal à voir la différence entre la réalité et la fiction.

[Français]

Il n'y a pas de doute que nos jeunes sont influencés par ce qu'ils voient sur les écrans. À titre d'exemple, on n'a qu'à regarder la tragédie au Colorado. La méthode utilisée pour commettre ces meurtres ressemble beaucoup à un film qui a été présenté dans des salles de cinéma.

[Traduction]

Les événements survenus au Colorado sont vraiment épouvantables. Je tiens à offrir mes condoléances à tous ceux qui ont été touchés par cet incident tragique. Ce massacre a été suivi d'une autre attaque contre deux adolescents à une école secondaire de l'Alberta, où un jeune homme a été tué et un autre a été grièvement blessé.

Ces attaques brutales deviennent beaucoup trop répandues. Les Canadiens croyaient que des crimes aussi terribles se produisaient uniquement dans les grandes villes américaines. Toutefois, la fusil-

lade survenue en Alberta et le meurtre de Reena Virk, de la Colombie-Britannique, ainsi que les tortures qui lui ont été infligées, nous ouvrent les yeux sur une réalité bien triste, soit le fait que nos jeunes optent de plus en plus pour la violence pour régler leurs différends.

Devant la hausse de la criminalité, le Parti progressiste conservateur et l'ensemble des Canadiens ont exhorté la ministre de la Justice à modifier la Loi de 1984 sur les jeunes contrevenants afin de traiter plus sévèrement ceux qui insistent pour s'adonner à des activités criminelles. Les Canadiens en ont assez de voir les jeunes contrevenants violents s'en tirer impunément. Les Canadiens veulent que le gouvernement commence à penser aux victimes. Ils veulent que les droits des victimes soient reconnus et tout aussi protégés que les jeunes contrevenants dans le cadre du système actuel.

En mai 1998, la ministre de la Justice a révélé une nouvelle stratégie visant à renouveler la Loi de 1984 sur les jeunes contrevenants. Au cours de rencontres avec la ministre fédérale, les ministres provinciaux de la Justice ont réclamé une loi plus sévère qui satisferait aux exigences de la société. Ils ont demandé entre autres la réduction de 12 à 10 ans de l'âge à partir duquel s'applique la Loi sur les jeunes contrevenants lorsque des crimes violents et graves sont commis et le transfert devant les tribunaux pour adultes des causes mettant en présence des jeunes contrevenants accusés d'infractions graves, au lieu d'une réduction générale de l'âge maximal des jeunes contrevenants.

Le Parti progressiste conservateur a appuyé des mesures visant à rendre la loi plus sévère pour les jeunes criminels. Sous la direction de notre porte-parole en matière de justice, le député de Pictou—Antigonish—Guysborough, qui, en tant qu'ancien procureur de la Couronne, a pu observer la vie de beaucoup de victimes de jeunes criminels, nous avons travaillé dur pour convaincre le gouvernement qu'une loi plus sévère était nécessaire pour contribuer à protéger la société. En plus de l'abaissement de l'âge d'application de la Loi sur les jeunes contrevenants de 12 à 10 ans, il a fortement appuyé le fait qu'on accorde aux juges plus de pouvoir pour imposer à des jeunes qui sont troublés un traitement obligatoire ou une thérapie.

Nous savons désormais que les modifications à la Loi sur les jeunes contrevenants iront beaucoup moins loin que ce à quoi s'attendaient les Canadiens et ce dont le pays a besoin pour contribuer à réduire l'importance de la criminalité chez les jeunes dans notre société. Il importe donc que, en tant qu'élus, nous continuions à exercer des pressions auprès du gouvernement pour qu'il assume la responsabilité qu'il a de protéger la société canadienne.

Le projet de loi C-374 ne supprimera pas la criminalité chez les jeunes. Toutefois, il pourrait contribuer à empêcher que de jeunes enfants soient exposés trop tôt à la violence.

[Français]

En terminant, je tiens à féliciter à nouveau le député de Témiscamingue ainsi que M^{me} Ayotte. Avec sa pétition, elle a entrepris de nombreuses démarches pour nous éduquer sur le danger que l'on retrouve sur les étiquettes de poupées pour enfants. Le projet de loi C-374 est une bonne initiative et j'encourage tous mes collègues à l'appuyer.

Initiatives parlementaires

• (1155)

M. Michel Bellehumeur (Berthier—Montcalm, BQ): Monsieur le Président, il me fait plaisir d'intervenir sur ce projet de loi, surtout que je le connais passablement bien.

Avec mon collègue du Bloc québécois, le député de Témiscamingue, j'ai rencontré personnellement M^{me} Martine Ayotte au tout début, lorsqu'elle a mis en route sa pétition et son casse-tête géant. Elle voulait sensibiliser les politiciens et surtout voir ce qu'ils pensaient d'un jeu semblable. Elle voulait aussi connaître la position du Bloc québécois, plus précisément celle de son critique en matière de justice.

Elle a eu, dès le début, l'appui inconditionnel de son député fédéral relativement à cette affaire. Elle voulait toutefois savoir ce qu'un député siégeant au Comité permanent de la justice pensait de sa pétition et de son casse-tête géant.

Je ne veux pas répéter tout ce qui s'est dit à ce sujet. Cette histoire se résume simplement ainsi: une dame se rend compte qu'au Canada, en 1997, 1998 et 1999, en somme, dans les années 1990, on peut acheter un jouet ayant des instructions qui incitent les jeunes à la violence. Ces instructions s'adressent à de jeunes enfants. Ce ne sont pas des adolescents qui jouent avec des «Trolls», ce sont des enfants en bas âge.

On sait à quel point les jeunes enfants sont vulnérables. On indiquait dans les instructions: «Pour que le «Troll» soit heureux, il faut le battre, le mettre dans le noir, ne pas lui donner à manger, le lancer, et ainsi de suite. Cela rend le «Troll» heureux.» Est-ce qu'on veut, au Canada, donner ce genre d'instructions aux enfants? La réponse est non. On constate que tous les représentants des partis d'opposition disent non à ce genre de violence.

Étant donné que c'est permis, étant donné que c'est légal, il faut qu'on se demande s'il est normal, dans un pays démocratique, dans un pays avancé comme le nôtre à tous points de vue, de laisser des fabricants de jouets, des marchands et des magasins mettre sur les étagères des jouets incitant les enfants à la violence.

Les gestes qu'un enfant de cinq ou six ans va poser vont le suivre toute sa vie. On sait qu'à ce moment-là, soit à cinq ou six ans, les enfants sont très vulnérables et influençables. Lorsqu'ils se rendent compte que pour que le jouet soit heureux, il faut qu'ils le maltraitent, on peut penser que, éventuellement, ce sont des choses qu'ils voudront répéter quand ils seront plus grands. C'est inadmissible.

Le projet de loi du député de Témiscamingue vise les poupées. On pourrait aussi parler des jeux vidéo et des jeux de société. On pourrait parler des films violents. Pour répondre à une revendication d'une personne en particulier, soit Martine Ayotte, le député s'est limité aux poupées, aux «Trolls», et à cet élément spécifique.

Ce que le député de Témiscamingue demande, et ce que je demande également, c'est que la Chambre accorde le consentement unanime pour que ce projet de loi puisse faire l'objet d'un vote.

Le vice-président: Est-ce qu'il y a le consentement unanime de la Chambre pour que ce projet de loi puisse faire l'objet d'un vote?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

M. Pierre Brien (Témiscamingue, BQ): Monsieur le Président, je suis désolé de constater que les députés du Parti libéral—je dois

le mentionner pour ceux qui nous écoutent parce que cela ne paraît pas clair—refusent de donner leur consentement pour que ce projet de loi puisse faire l'objet d'un vote.

• (1200)

Je tiens à remercier les députés de London-Ouest, Calgary-Est, Vancouver-Est et Ouest Nova de s'être exprimés. Je remercie particulièrement ceux du Nouveau Parti démocratique, du Parti réformiste et du Parti progressiste-conservateur qui ont donné leur appui au projet de loi, mais surtout, et c'est ce qui est le plus important, qui ont appuyé l'idée de pousser le débat plus loin pour faire en sorte que cette problématique de la violence à laquelle sont confrontés les enfants fasse l'objet d'une étude au Parlement.

Comme le projet de loi ne fera pas l'objet d'un vote, ce n'est pas par ce mécanisme qu'on va pouvoir le soulever en comité. J'espère que les membres du Comité permanent de la justice—dont une majorité font partie de la formation gouvernementale—vont se saisir de cette démarche et la reprendre pour étudier cette question qui est énormément d'actualité. Nous ne pouvons rester sans agir et sans réfléchir face à cette situation.

Dans les deux ou trois minutes qui me restent, je veux aussi remercier M^{me} Ayotte et tous ceux et celles qui, dans la région et à la grandeur du Québec et même du Canada, l'ont appuyée et encouragée dans ses démarches. Je tiens à lui dire aujourd'hui que c'est loin d'être terminé. Aujourd'hui, nous avons pris une heure à la Chambre pour en discuter, mais les démarches ne s'arrêteront pas ici. Je vais continuer avec énergie à essayer de persuader mes collègues de la Chambre de faire quelque chose. Je mettrai aussi de l'énergie pour persuader les membres du Comité permanent de la justice d'être eux-mêmes à l'origine d'une réflexion, d'une discussion et d'un débat public sur la violence à laquelle sont soumis les enfants.

Je veux aussi répondre à la députée du Parti libéral qui s'est exprimée et qui a soulevé des questions qui sont légitimes. Le Code criminel est-il le moyen le plus efficace? Il faut faire preuve de prudence lorsqu'on utilise le Code criminel. Je suis très ouvert à ce genre de critiques. C'est pour cela qu'on veut soulever le débat.

Il m'apparaît toutefois nécessaire d'en faire une infraction criminelle. Évidemment, les infractions prévues au Code criminel ne sont pas toutes de la même nature. Les délits sont sanctionnés de différentes façons. Tout n'est pas jugé comme étant du même ordre parce que cela fait partie du Code criminel. Cela n'en demeure pas moins une infraction criminelle, c'est vrai, mais il existe encore des degrés par la suite.

Nous devons investir de l'énergie pour regarder de près le fait qu'un certain nombre d'entreprises visent directement nos enfants dans leur marketing et dans leurs stratégies de commercialisation. Nous devons réagir lorsque ces stratégies de marketing visent, entre autres, des comportements qui nous apparaissent inacceptables dans la société, comme l'est, par exemple, la violence. On le fait, entre autres, avec les campagnes contre le tabagisme, où on lutte pour s'assurer que les moyens mis en place n'atteignent pas les jeunes enfants. On le fait avec raison. Nous devons faire la même chose pour empêcher les compagnies de jouets de cibler et de diriger leur marketing ayant des messages incitant à la violence vers les jeunes en vue de les inciter à consommer ces produits et à adopter un comportement de ce genre.

Les crédits

Pour ceux et celles qui auraient encore un doute et qui se disent qu'il ne faut peut-être pas agir, posons-nous la question suivante: on peut parler, et avec raison, de la responsabilité parentale, familiale, de l'environnement et des milieux, qui ne sont pas nécessairement régis par le gouvernement, auxquels sont confrontés les enfants et qui en subiront l'influence, mais est-on convaincus, de l'autre côté de la Chambre, d'avoir utilisé tous les moyens disponibles? Est-on convaincus qu'il n'y a pas quelque chose de plus qui pourrait être fait?

S'il y a simplement un doute dans notre esprit, il vaut la peine de pousser la réflexion plus loin et de la soumettre au public qui a des choses à dire là-dessus.

Je remercie et veux féliciter M^{me} Ayotte et son groupe, tous les intervenants qui l'ont appuyée, ceux qui ont commandité et financé les démarches, l'université qui a fourni des gens pour la recherche, ceux qui ont participé—je ne les nommerai pas parce qu'ils sont nombreux—et tous ceux qui ont appuyé la démarche, incluant mes collègues des différents partis politiques qui ont pris la parole aujourd'hui.

Je souhaite qu'on pousse la réflexion plus loin et que cela ne reste pas que des paroles sans geste. Il faudrait passer à une étape supplémentaire, soit celle d'ouvrir un large débat public en vue de savoir si le gouvernement fédéral utilise tous les moyens à sa disposition pour essayer de limiter davantage ces messages de violence auxquels nos enfants sont confrontés de façon quotidienne.

Le vice-président: La période prévue pour l'étude des affaires émanant des députés est maintenant expirée et l'ordre est rayé du *Feuilleton*.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

• (1205)

[Traduction]

LES CRÉDITS

JOUR DÉSIGNÉ—LA CONSTRUCTION NAVALE

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC) propose:

Que la Chambre demande au gouvernement d'élaborer une nouvelle politique nationale visant à favoriser la relance de l'industrie canadienne de la construction navale par le maintien et l'avancement du degré d'excellence et des technologies pour lesquelles le Canada est reconnu depuis longtemps, compte tenu qu'il est de tous les pays celui dont le littoral est le plus long et que les Canadiens se classent parmi les meilleurs constructeurs de navires du monde.

—Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec le député de Burin—St. George's.

Une nouvelle politique en matière de construction navale est une question pancanadienne, car il y a des chantiers navals d'un bout à l'autre du pays, soit en Colombie-Britannique, en Ontario, au Québec, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard. De nombreuses circonscriptions du pays, y compris la mienne, celle de Saint John, au Nouveau-Brunswick, souffrent d'un manque de leadership de la part du gouvernement dans la très importante question d'une politique nationale de construction navale.

À deux reprises depuis six ans, soit à ses assemblées annuelles de 1993 et de 1998, le Parti libéral du Canada a adopté des résolutions dans lesquelles il a fait de la construction navale une priorité et déclaré qu'il établirait une nouvelle politique nationale moderne en matière de construction navale. Cette politique se fait toujours attendre.

Le gouvernement a laissé l'industrie décliner au point presque de disparaître au Canada. Une foule d'entreprises de construction navale sont sur le point de fermer leurs portes parce que le gouvernement n'a pas de politique permettant à notre industrie de soutenir la concurrence étrangère. Comment l'industrie canadienne de construction navale peut-elle survivre quand nos bateaux coûtent presque deux fois plus cher à construire que ceux qui le sont de l'autre côté de la planète?

Nous ne battons pas la concurrence pour les contrats. Pour donner un exemple, si la société Saint John Shipbuilding n'obtient pas un contrat bientôt, elle fermera ses portes. Cette entreprise possède les chantiers maritimes les plus modernes du monde, mais elle n'aura pas le choix. Elle a soumissionné pour plus de 50 contrats partout dans le monde, mais elle n'a pu en décrocher un seul.

La construction navale emploie, lorsqu'elle est tournée à plein régime, presque 12 000 travailleurs, et il n'est pas irréaliste d'évaluer à 12 000 également le nombre d'emplois créés par ses retombées, ce qui donne 24 000 travailleurs actifs, heureux, qui paient des impôts, qui font rouler l'économie et qui contribuent au bien-être de leur collectivité.

L'industrie canadienne de la construction navale, qui a maintenant atteint son plus bas, emploie environ 4 000 personnes d'un océan à l'autre. Elle crée à peu près autant d'emplois secondaires. À cause du manque d'initiative du gouvernement actuel, environ 20 000 personnes sont sans emploi. C'est tout simplement inacceptable.

Lorsque le parti ministériel était dans l'opposition, l'actuel ministre de l'Industrie était porte-parole de son parti en matière de transports. Dans de nombreuses lettres dont j'ai obtenu copie et qu'il a envoyées aux membres de l'industrie de la construction navale, il disait qu'un remaniement et une modernisation de la politique en matière de construction navale était hautement prioritaire. L'actuel premier ministre partageait cet avis lorsqu'il était dans l'opposition. Voici un extrait d'une de ces lettres. Le premier ministre avait dit à l'époque: «On peut dire sans trop risquer de se tromper que la plupart des gens reconnaissent la nécessité de prendre des mesures pour rendre l'industrie de la construction navale plus concurrentielle.» Où sont aujourd'hui le premier ministre et le ministre de l'Industrie?

En 1993, les membres du Parti libéral ont voté en faveur de l'élaboration d'une nouvelle politique nationale de la construction navale. En 1993, le Parti libéral a été porté au pouvoir. Il avait la chance d'apporter les changements qu'il disait nécessaires depuis si longtemps.

Tout à coup, le gouvernement se ravise et, dans des lettres ultérieures aux membres de l'industrie de la construction navale, l'actuel ministre de l'Industrie a commencé à changer de discours. Il a déclaré ceci: «Vous faites preuve de perspicacité et de créativité dans vos propositions. Cependant, pour mettre ces dernières en

Les crédits

oeuvre, il faudrait consacrer des ressources importantes qui, actuellement, ne sont pas allouées à la construction navale.»

Une politique nationale de la construction navale n'est plus une des grandes priorités du gouvernement actuel. Cette politique a apparemment été reléguée au bas de la liste, puisque, après six ans, le gouvernement libéral ne nous a pas présenté de politique nationale de construction navale.

• (1210)

Qu'est-il arrivé à la promesse libérale de changement? C'est bien évident. Elle s'est perdue dans le même grand trou noir que les autres promesses libérales du livre rouge, comme la TPS, le dossier des hélicoptères et l'accord sur l'aéroport Pearson.

Le dernier gouvernement conservateur estimait que la construction navale était une priorité et a pris de nombreuses initiatives pour promouvoir les compétences canadiennes dans le domaine.

Par exemple, le programme de construction de 12 frégates de patrouille a créé des milliers d'emplois dans le Canada atlantique et au Québec. Ce programme a attiré l'attention du monde entier sur la capacité du Canada de gérer de grands projets et de concevoir, intégrer, tester et construire des navires.

En 1991, nous avons commandé ici même au Canada la conception et la construction de 12 navires de défense côtière pour la marine canadienne. Cette commande a suscité une grande activité dans les chantiers navals canadiens.

Dans le *Ottawa Citizen* d'aujourd'hui, des experts déclarent ceci:

Contrairement aux armées d'autres pays, l'armée canadienne n'a pas de navires spécialement adaptés pour le transport de matériel. Elle doit donc louer des navires commerciaux ou profiter des navires de ses alliés pour se rendre dans les zones de conflit outre-mer.

C'est une honte.

À l'époque du dernier gouvernement conservateur, il fallait reprendre les finances publiques en main et réduire le coût total des subventions au transport. Toutefois, cela ne l'a pas empêché de prendre des mesures pour assurer la survie de la construction navale au Canada parce qu'elle a de nombreuses retombées positives.

Nous demandons au gouvernement libéral actuel de reconnaître l'importance d'une politique nationale de la construction navale et d'adopter sans tarder une telle politique afin que les travailleurs de nos chantiers navals aient encore du travail au début du prochain millénaire.

Des discussions avec des représentants du secteur de la construction navale nous ont permis de dégager les quatre éléments essentiels à la survie de l'industrie. Premièrement, les nouveaux navires construits dans les chantiers maritimes canadiens ne doivent pas être soumis aux dispositions des règlements de crédit-bail actuels de Revenu Canada. Deuxièmement, il faut instaurer un programme amélioré de financement à l'exportation et de garantie de prêt semblable au programme «Title XI» en vigueur aux États-Unis. Troisièmement, il faut attribuer un crédit d'impôt remboursable aux propriétaires ou constructeurs de navires du Canada qui concluent un marché visant entre autres choses la construction, la conversion ou le changement de mission d'un navire, la refonte de mi-durée d'un navire ou une grande refonte. Quatrièmement, on doit éliminer

les dispositions unilatérales de l'ALENA qui permettent aux États-Unis de vendre des navires neufs ou usagés en franchise de droits au Canada, mais qui interdisent absolument au Canada d'avoir accès au marché des États-Unis.

Je prie le gouvernement de respecter aujourd'hui les promesses que les libéraux ont faites pour se faire élire et former le gouvernement en 1993 et, de nouveau, en 1998. Comme je l'ai dit, le gouvernement libéral a adopté des résolutions prévoyant que la situation dans le secteur de la construction navale serait corrigée. Il n'a pas donné suite à ses engagements, et les gens attendent encore.

Des travailleurs très spécialisés devront quitter notre grand pays pour aller se trouver un emploi aux États-Unis si le Canada n'adopte pas immédiatement une politique nationale en matière de construction navale. Cette affirmation repose sur le fait que des représentants de la Louisiane sont venus il y a un mois dans ma circonscription et ont offert à 200 hommes un emploi aux États-Unis.

Si nous voulons que ces gens demeurent au Canada pour y élever leurs enfants et soient fiers de compter parmi les meilleurs constructeurs de navires dans le monde, nous devons tous travailler ensemble à la Chambre. Élaborons cette nouvelle politique en matière de construction navale en ayant à l'esprit cet objectif pour nos gens.

M. Walt Lastewka (secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, j'ai entendu la députée d'en face parler de construction navale et de certaines des choses que le gouvernement précédent a faites. Je n'ai pas entendu parler de la Jones Act, aux États-Unis, quand son parti a renoncé à réagir et n'a rien fait pour essayer d'obtenir une modification de cette loi. La députée pourrait peut-être nous dire pourquoi rien n'a été fait au sujet de la Jones Act et pourquoi l'on a permis que le protectionnisme américain soit maintenu.

Mme Elsie Wayne: Monsieur le Président, nous avons effectivement demandé des modifications à la Jones Act. Le gouvernement libéral est au pouvoir depuis maintenant six ans. Les libéraux connaissent ce problème. Ce n'était pas un problème quand nous étions au pouvoir, parce que nous subventionnions la construction navale. Nous avons mis sur pied le programme de construction des frégates. Tant Halifax que la Colombie-Britannique en ont bénéficié, aux deux extrémités du pays. Mais si le gouvernement actuel ne modifie pas la loi Jones, il doit adopter une loi protégeant l'industrie canadienne de la construction navale.

• (1215)

[Français]

M. Antoine Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière, BQ): Monsieur le Président, je veux féliciter la députée de Saint John pour sa motion et son discours qui vont dans le sens général des revendications des députés du Bloc québécois.

Cependant, j'aimerais un peu aller dans le sens de ce que dit le secrétaire parlementaire. Je pense que le gouvernement Mulroney a manqué de temps pour appliquer certaines solutions. Il avait commencé à proposer une rationalisation des chantiers. Il avait approché à cet égard tous les gouvernements provinciaux qui avaient des chantiers maritimes sur leur territoire. Le Québec a fait cette ratio-

Les crédits

nalisation. Auparavant, on avait trois chantiers majeurs, un à Sorel, un à Longueuil et un à Lévis. Tout a été ramené à Lévis.

J'aimerais savoir ce qui s'est passé pour que le programme de rationalisation des chantiers ne se réalise pas complètement dans les Maritimes.

[Traduction]

Mme Elsie Wayne: Monsieur le Président, quand nous étions au pouvoir, nous n'avons pas fait de rationalisation de l'industrie. C'est l'industrie qui a rationalisé son fonctionnement, à une époque où la demande déclinait. Notre gouvernement a continué à offrir aide et soutien à cette industrie. Nous avons investi 60 millions de dollars dans des immobilisations dans le port de Vancouver, ce qui a permis à cette ville d'accéder à un statut de centre maritime reconnu dans le monde entier.

Les frégates de patrouille de la marine canadienne ont représenté le plus important programme fédéral jamais créé. Le marché original d'achat de six frégates, en 1983, et les six supplémentaires, en 1987, ont été attribués au chantier naval de Saint John. Le programme de construction de frégates a mis en valeur, dans le monde entier, la capacité du Canada de concevoir, intégrer, mettre à l'essai, construire, fabriquer et gérer des projets d'envergure.

Quand le Parti libéral était au pouvoir, il a attribué le marché de construction des six premières frégates à Saint John et à Québec. Ensuite, nous sommes arrivés au pouvoir, et nous avons attribué ce marché à Saint John. Il y a, au Canada, des entreprises qui espèrent et qui prient pour que le gouvernement adopte de nouveau une politique nationale sur la construction navale. Il y a des gens qui ont de l'expérience, fabricants et autres, qui attendent cette politique.

M. John Herron (Fundy—Royal, PC): Monsieur le Président, je félicite ma collègue et voisine de circonscription, la députée de Saint John, pour les efforts incessants qu'elle a déployés non seulement lors du présent mandat qui a débuté en 1997 mais également lors de son premier mandat, soit de 1993 à 1997. Elle était bien consciente de l'importance primordiale, pour nous, d'une industrie de la construction navale qui soit viable.

Je félicite la députée de ses efforts. Je signale aussi au secrétaire parlementaire que le Canada a tiré parti d'un régime commercial fondé sur des règles comme l'ALENA ou l'ALE. Cela ne veut pas dire pour autant que nous avons cessé de nous battre pour chantiers navals et je sais que la députée de Saint John continuera de le faire.

Mme Elsie Wayne: Une fois encore, monsieur le Président, je dois dire que la société d'aujourd'hui est telle que, quand on fait campagne pour siéger du côté des ministériels à la Chambre, on ne peut plus faire de fausses promesses. Nos citoyens sont des gens instruits et...

Le Président: Je suis désolé d'interrompre la députée, mais son temps de parole est écoulé. Je crois savoir que la députée partage son temps d'intervention avec le député de Burin—St. George's, qui dispose de 10 minutes pour son discours et de 5 minutes pour les questions et les observations.

M. Bill Matthews (Burin—St. George's, PC): Monsieur le Président, je suis très heureux d'appuyer la motion présentée par ma collègue, la députée de Saint John.

Comme l'a dit le député de Fundy—Royal, nous avons tenté ces derniers mois de saisir la Chambre du dossier de l'industrie de la construction navale parce qu'une crise fait rage dans ce secteur. En ce moment même, le syndicat des travailleurs de construction navale et les TCA sont à organiser une campagne nationale pour faire pression sur le gouvernement fédéral, notamment sur le ministre de l'Industrie, afin de le convaincre de l'urgence d'adopter une nouvelle politique en matière de construction navale.

• (1220)

L'industrie de la construction navale et l'industrie de la réparation des navires sont en train de disparaître lentement au Canada. Si le gouvernement ne prend pas de nouvelles mesures financières, la situation va s'aggraver.

En 1990, l'industrie de la construction navale employait quelque 12 000 personnes. En 1996-1997, ce nombre est tombé à environ 5 000. En 1990, il était tombé à 4 000, comme ma collègue de Saint John, l'a dit. C'est une chute substantielle. L'industrie de la construction navale assure de très bons emplois très bien rémunérés aux personnes qui travaillent pour elle.

Les chantiers navals et les centres de réparation des navires sont situés dans des régions faisant partie de celles les plus touchées sur le plan économique. Nous parlons du Canada atlantique, du Québec et de la Colombie-Britannique. Dans ces régions, nous avons besoin de tout ce qui peut stimuler l'économie.

C'est la raison pour laquelle nous avons présenté cette motion. Nous essayons d'obtenir l'appui de nos collègues à la Chambre des communes. Cette question dépasse nos circonscriptions. À Marys-town, dans ma circonscription, Burin—St. George, il y a un chantier naval qui a un effet très stimulant sur les économies de la péninsule Burin et de Terre-Neuve et du Labrador.

Toutefois, cette motion va au-delà des besoins locaux. Il s'agit de la nécessité d'élaborer une politique nationale pour la relance de l'industrie de construction navale. La construction navale est une industrie très importante. Elle peut faire des merveilles sur le plan économique en créant des emplois. Tout ce que nous demandons, c'est que le ministre de l'Industrie fasse de cette question une priorité.

Cependant, le ministre refuse de rencontrer les principaux intervenants de l'industrie. Il refuse de rencontrer les syndicats qui ont lancé ce mouvement. Pourquoi le ministre de l'Industrie est-il si buté dans ce dossier alors que pas plus tard que la semaine dernière, il organisait en toute hâte une rencontre des équipes de la LNH au Canada?

Mon intérêt pour les sports en général et pour le hockey en particulier est bien connu de tous. Toutefois, je ne peux comprendre que le ministre ait convoqué si précipitamment un sommet sur le hockey pour discuter de la question avec les propriétaires des équipes canadiennes de la LNH qui ont du mal à soutenir la comparaison avec les équipes américaines. Nous payons nos joueurs en dollars américains. Notre marché est beaucoup plus restreint.

Toutefois, il refuse de se pencher sur la crise importante qui sévit dans la construction navale. L'un des principaux problèmes en

Les crédits

cause ici est la concurrence exercée par les États-Unis qui sont en mesure de construire et de réparer les bateaux et de les envoyer au Canada, alors que nous ne pouvons pas en faire autant, nous ne pouvons envoyer des bateaux aux États-Unis.

Pourquoi le ministre de l'Industrie ne traite-t-il pas les deux dossiers de la même façon? L'industrie de la construction navale est certainement aussi importante pour le Canada que les équipes de la Ligue nationale de hockey. Les deux sont importants. C'est là où je voulais en venir.

Ma collègue de Saint John a très bien expliqué certaines des mesures fiscales que nous aimerions que le gouvernement adopte. Personne ne réclame de subventions directes. À chaque fois qu'il prend la parole sur la question ici à la Chambre, le ministre de l'Industrie parle toujours de subventions. Il n'en a jamais été question.

Nous demandons des mesures fiscales qui permettrait de rendre les choses plus justes pour notre industrie de la construction navale. C'est tout. Uniformisons les règles du jeu avec ce qui se passe aux États-Unis, en Europe et en Asie de façon à pouvoir au moins présenter des offres et obtenir du travail.

Avant de conclure, j'aimerais proposer un amendement avec l'appui de mon collègue de Chicoutimi:

Qu'on modifie la motion en ajoutant après le mot «élaborer» le mot «immédiatement».

Ma collègue de Saint John a fait allusion à un certain nombre de mesures budgétaires que nous aimerions voir appliquées par le gouvernement, notamment un programme de garantie de prêts et des crédits d'impôt. En outre, il faudrait modifier les lois régissant la fiscalité en ce qui a trait à la location à bail de navires et revoir les politiques commerciales et tarifaires. J'aimerais préciser qu'il est nécessaire de les examiner afin d'uniformiser les règles du jeu pour l'industrie canadienne de construction navale.

Nous tentons de sensibiliser le Parlement à cette question importante. Cette industrie emploie encore 4 000 ou 5 000 personnes au Canada. Nous avons la possibilité de doubler, voire tripler ce nombre et de fournir des emplois bien rémunérés dans toutes les régions du pays où la construction navale est présente.

● (1225)

En présentant cette motion, nous demandons aux députés de se joindre à nous et de voter en faveur d'une motion que nous jugeons extrêmement importante pour la construction navale ainsi que pour l'emploi et la stimulation de l'économie.

Le Président: L'amendement est recevable.

M. Walt Lastewka (St. Catharines, Lib.): Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement le député de Burin—St. George's. Il a déclaré que le ministre de l'Industrie a refusé de rencontrer l'association et les dirigeants de l'industrie de la construction navale. Le ministre a déjà signalé une fois à la Chambre qu'il s'était réuni avec l'association et les dirigeants de l'industrie de la construction navale du Nouveau-Brunswick, du Québec, de l'Ontario et de la Colombie-Britannique.

Au lieu d'essayer d'induire la population canadienne en erreur, le député aurait dû mentionner que le ministre a déclaré à la Chambre qu'il s'est réuni avec eux. La déclaration du député est donc tout à fait inexacte. Il devrait retirer ces propos et dire plutôt que le ministre a rencontré l'association et les dirigeants du Nouveau-Brunswick, du Québec, de l'Ontario et de la Colombie-Britannique en mars dernier.

M. Bill Matthews: Monsieur le Président, si j'ai fait une déclaration inexacte au sujet des rencontres entre le ministre et les représentants de l'industrie de la construction navale, je la retire. D'après mes renseignements, il a refusé de rencontrer les représentants des provinces atlantiques. Peut-être n'ai-je pas obtenu les renseignements exacts, et j'en suis désolé si c'est ainsi.

Je ne désire pas faire de la basse politique. La question est trop importante pour qu'on s'embarrasse de savoir si mes propos étaient exacts ou non. Elle est trop importante pour que le secrétaire parlementaire parle d'un gouvernement que les électeurs du Canada ont élu il y a six ou sept ans, lorsqu'ils ont voté pour écarter les conservateurs. Il ne s'agit pas de cela.

Les libéraux sont au pouvoir depuis maintenant six ans. En 1993, ils ont formé le gouvernement du Canada. Il est temps que le secrétaire parlementaire, le ministre et d'autres, en face, admettent qu'ils forment actuellement le gouvernement de notre pays. Les contribuables canadiens et les intervenants de l'industrie de la construction navale attendent d'eux qu'ils prennent des décisions favorables à l'industrie de la construction navale.

Il ne sert à rien de revenir à Mulroney, Diefenbaker, Trudeau, Laurier, Pearson et d'autres. Ce que les Canadiens veulent aujourd'hui, c'est que le secrétaire parlementaire, le ministre et le gouvernement prennent des décisions qui amélioreront l'industrie de la construction navale au Canada.

M. John Bryden (Wentworth—Burlington, Lib.): Monsieur le Président, je suis convaincu que le gouvernement fédéral s'inquiète vivement de ce problème, mais je voudrais demander au député si les provinces n'ont pas un rôle à jouer dans ce dossier. Les provinces ne devraient-elles pas soutenir ces industries qui se trouvent dans leur territoire?

M. Bill Matthews: Monsieur le Président, je voulais aborder le sujet dans mes observations. Les gouvernements provinciaux peuvent jouer un grand rôle pour revitaliser et renouveler l'industrie de la construction navale. Ils ne peuvent pas s'en laver les mains, mais c'est le gouvernement fédéral et le ministre de l'Industrie qui doivent être à l'avant-scène. Il nous faut une nouvelle politique de la construction navale.

Lorsque j'étais membre du gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador, nous avons lancé un programme de renouvellement des chalutiers avec Fisheries Products International. Nous avons construit aux chantiers de Marystown des navires annexes sur devis. Le gouvernement de cette province n'a pas hésité à prendre les devants dans l'industrie de la construction navale pour créer de l'emploi aux chantiers de Marystown, dans la péninsule de Burin.

Les crédits

Il est possible pour les gouvernements provinciaux de participer. La semaine dernière encore, le vérificateur général nous apprenait dans son rapport que nous n'avons pas assez de patrouilleurs pour faire respecter notre politique et notre réglementation en matière de pêche. Les gouvernements provinciaux peuvent jouer un rôle, mais le rôle premier, le rôle le plus important doit être assumé par le gouvernement dont le député fait partie.

• (1230)

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Monsieur le Président, n'est-il pas vrai que les représentants de l'industrie de la construction navale ont dit au député que, si Revenu Canada soustrayait les navires construits au Canada aux règles sur la location à long terme, comme il le fait pour les meubles, les ordinateurs, les wagons de chemin de fer, les voitures et les fourgonnettes, leur industrie pourrait devenir concurrentielle?

M. Bill Matthews: Monsieur le Président, oui, l'industrie m'a bien dit cela et la députée a fait allusion aux quatre ou cinq mesures que veulent l'association canadienne des chantiers maritimes, le syndicat des travailleurs des chantiers maritimes et les TCA. Je voudrais réitérer que cela réussirait certes à niveler les règles du jeu.

Je ne soulignerai jamais assez que personne dans le secteur de la construction navale, qu'il s'agisse des armateurs ou des syndicats, ne demande de subventions directes de l'État. Personne ne demande de subventions.

M. Bob Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh, Lib.): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Je tiens à assurer à la Chambre que les discussions habituelles se sont tenues entre les représentants de tous les partis. Par conséquent, j'estime que vous constaterez qu'il y a unanimité pour l'adoption de la motion suivante:

Que, à la conclusion du présent débat sur la motion de l'opposition, toutes les questions nécessaires pour disposer de cette motion soient réputées mises aux voix, le vote par appel nominal étant réputé demandé et différé au mercredi 5 mai 1999, à la fin de la période prévue pour les ordres émanant du gouvernement.

Le Président: Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

M. Walt Lastewka (secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, la députée de Saint John a raison de souligner que la construction navale a une longue et honorable tradition au Canada. C'est un élément important de l'industrie maritime du pays.

En 1997, la construction navale a fourni de l'emploi à 5 400 Canadiens et a donné des revenus totalisant quelque 625 millions de dollars. À l'heure actuelle, notre atout consiste à construire des navires de grande qualité et relativement petits tels que des traversiers, des brise-glaces, des remorqueurs, des bateaux de pêche ou des bateaux de plaisance. De plus, nous soutenons la concurrence internationale en ce qui concerne la révision de navires du secteur commercial et des plate-formes de forage.

Des compagnies de construction navale sont installées dans plusieurs régions canadiennes. Sur la côte est, leurs activités étaient récemment centrées sur la construction de deux porte-conteneurs,

de deux bateaux de pêche hauturière et de remorqueurs, le carénage d'un ponton d'exploitation pétrolière, la fabrication des composantes d'un tel ponton et diverses réparations pour le secteur commercial. Au Québec, l'industrie participait à l'amélioration d'un ponton d'exploitation pétrolière, la construction de remorqueurs, la révision de navires et diverses réparations pour le secteur commercial. En Ontario, l'industrie procède actuellement à la reconstruction de trois vraquiers, la conversion de deux navires en un navire autodéchargeur et diverses réparations pour le secteur commercial. Dans l'industrie de la Colombie-Britannique, les activités de construction ont surtout porté sur trois traversiers rapides, mais aussi sur de petits traversiers et on y a effectué diverses réparations pour le secteur commercial et pour le gouvernement.

Comme on peut le voir, la construction navale touche quatre régions et sept des dix provinces canadiennes. Reconnaisant l'importance de cette industrie, le gouvernement du Canada a adopté une politique qui la favorise et qui reconnaît la volonté des contribuables de mettre un terme aux subventions à l'entreprise. Cette politique comprend notamment une déduction pour amortissement accéléré de 33,3 p. 100 pour la construction navale au Canada, que de nombreuses autres industries apprécieraient; l'imposition d'un droit de 25 p. 100 sur la plupart des importations de navires non assujetties à l'ALENA; l'achat au Canada sur une base concurrentielle pour la construction et la réparation de tous les navires du gouvernement fédéral; un système de crédits d'impôt favorisant la R-D, y compris le Programme de partenariats technologiques ainsi que le financement des opérations commerciales rentables par l'intermédiaire de la Société pour l'expansion des exportations.

• (1235)

L'année dernière, après des consultations avec l'industrie, nous avons prolongé la période de remboursement de ce financement, la faisant passer de huit à douze ans. En fait, les discussions sur le sujet avec la Société pour l'expansion des exportations se poursuivent.

J'ajoute que le gouvernement contribue encore de façon non négligeable à la compétitivité de l'industrie canadienne de la construction navale grâce aux installations du Conseil national de recherches du Canada. À Saint John, l'Institut de dynamique marine du CNRC offre des programmes de R-D sur la conception de navires, les systèmes de navigation perfectionnés, l'interaction structurelle des glaces et des vagues, ainsi que dans des secteurs d'innovation, comme les véhicules sous-marins et les embarcations de plaisance.

Le gouvernement fédéral n'est pas le seul à soutenir l'industrie de la construction navale au Canada. Deux provinces ont adopté leurs propres programmes de soutien. La Nouvelle-Écosse offre un programme de garantie de prêt semblable au Title XI, aux États-Unis, qui offre des garanties portant sur un pourcentage pouvant aller jusqu'à 87,5 p. 100 du prêt de l'acheteur pour un maximum, à tout moment, de 80 millions de dollars.

En mars dernier, la Nouvelle-Écosse a annoncé qu'elle accorderait 47,5 millions de dollars en garantie de prêt à Secunda Marine, de Dartmouth, pour la construction de deux navires d'approvisionnement liés au projet pétrolier en haute mer Terra Nova.

Le gouvernement du Québec offre aussi un programme d'aide à l'industrie de la construction navale. Le Québec accorde une sub-

Les crédits

vention de 50 p. 100 du coût de main-d'oeuvre direct pour le premier navire d'une série à être construit ou converti. Cette subvention peut atteindre 20 p. 100 du coût du navire et elle diminue progressivement jusqu'à 0 p. 100 au quatrième navire de la série. Le Québec a aussi accordé des exemptions fiscales sur les revenus étrangers des marins du Québec et il a réduit l'impôt sur le capital pour les propriétaires de nouveaux bateaux naviguant à l'échelle internationale.

Les députés d'en face demandent que le gouvernement fédéral accorde des subventions semblables. Seraient-ils disposés à offrir des subventions semblables à toutes les autres industries du Canada qui doivent faire face à une féroce concurrence internationale? Certains affirment que la construction navale est un cas exceptionnel parce que les autres pays subventionnent si fortement leur propre industrie. Le Bloc en particulier veut que le Canada accorde des subventions comparables à celles qu'accordent les pays européens et les États-Unis. Il oublie de dire que, même si nous essayons de subventionner à hauteur égale, dollar pour dollar, rien ne garantit et ne laisse même entrevoir que les acheteurs étrangers se procureront des navires canadiens au lieu d'acheter des navires provenant de leur propre pays ou région.

Le marché international des navires est beaucoup plus complexe que cela. Il ne suffit pas de déterminer qui offre le meilleur prix ou qui impose un fardeau plus lourd à ses contribuables pour offrir un bon prix. Dans le cas des États-Unis par exemple, la Jones Act de 1920 interdit à tout navire non américain de prendre part au commerce intérieur des États-Unis.

Le gouvernement canadien participe aux négociations de l'OCDE et de l'OMC pour éliminer les subventions et supprimer les obstacles qui entravent la compétitivité internationale de nos entreprises de construction navale. Nous offrons de généreux soutiens fiscaux et programmes d'aide à l'exportation. Nous rencontrons toujours les représentants de l'industrie pour perfectionner les programmes en place et veiller à ce que l'industrie en profite. Voilà une réponse plus réaliste aux défis de notre secteur de la construction navale que les idées de gaspillage proposées jusqu'à maintenant par les partis de l'opposition.

[Français]

M. Antoine Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière, BQ): Monsieur le Président, on ne peut pas dire que le secrétaire parlementaire ne se préoccupe pas de l'industrie navale. Il y a un chantier naval dans son propre comté. Je l'ai d'ailleurs rencontré cet été. Il se préoccupe de l'industrie navale mais semble être le seul au sein du Parti libéral à le faire. Il ne réussit pas à convaincre les autres députés de faire ce que souhaitent les gens de l'industrie de la construction navale de même que les syndicats.

Qu'est-ce qui empêche le Parti libéral de tenir un sommet sur l'industrie de la construction navale, comme l'avaient promis les candidats libéraux lors de l'élection de 1993? Ils parlaient de l'année qui suivrait, c'est-à-dire en 1994. Nous sommes maintenant cinq ans plus tard.

On peut dire que c'était une promesse électorale mais, plus récemment, lors du congrès du Parti libéral, les militants des Maritimes ont demandé la même chose, c'est-à-dire de faire quelque chose pour la construction navale et d'élaborer une bonne politique à cet égard.

• (1240)

Encore tout dernièrement, le premier ministre libéral du Nouveau-Brunswick, M. Thériault, dénonçait l'attitude du ministre de l'Industrie. Le ministre dit toujours qu'il a une bonne politique. Si la politique est si bonne que cela, comment se fait-il que l'industrie navale ne fonctionne qu'à 40 p. 100 de ses capacités?

[Traduction]

M. Walt Lastewka: Monsieur le Président, je remercie le député pour sa question et pour la tournée qu'il a effectuée dans ma région l'année dernière pour examiner et comprendre la situation de l'industrie de la construction navale en Ontario, qui touche non seulement le sud de l'Ontario, mais également la région d'Ottawa.

Je tiens à lui rappeler que nous ne voulons pas déclencher une guerre de subventions avec d'autres pays. On nous a dit et redit: «Pas de subvention.» Toutefois, quand nous examinons les propositions, nous nous apercevons qu'il est toujours question de subventions.

Je veux bien examiner les propositions qui nous sont faites à condition qu'elles ne se transforment pas en campagne de subventions. Je suis disposé à rencontrer le député, comme je l'ai déjà fait. Il faut comprendre toutefois que la Société pour l'expansion des exportations a tenu une réunion avec le député de Fredericton et un représentant de la construction navale au Nouveau-Brunswick pour discuter du financement de la SEE et, avec le temps, la période a été prolongée, passant de 8 à 12 ans. Ces gens se réunissent encore régulièrement pour étudier diverses options. Voilà comment il faut procéder, secteur par secteur.

Le député de Lévis a mentionné le premier ministre du Nouveau-Brunswick à qui j'ai personnellement écrit pour lui faire savoir que je désapprouvais ses déclarations. Il aurait dit qu'il n'y avait pas de construction navale en Ontario et que, s'il y en avait, nous nous intéresserions peut-être à la question. Je lui ai immédiatement écrit pour lui faire comprendre la situation de l'industrie de la construction navale au Canada. Je ne crois pas qu'il saisisse bien la situation de cette industrie dans toutes les régions du Canada. J'ai hâte de voir ce qu'il fera par la suite.

M. John Herron (Fundy—Royal, PC): Monsieur le Président, le secrétaire parlementaire devrait faire très attention lorsqu'il parle d'incitatifs fiscaux et de subventions. Modifier le Règlement sur la location de Revenu Canada constitue un incitatif fiscal. Ce n'est pas le moins d'un subvention, comme le lui confirmeront le ministre des Finances ou le ministre d'État chargé des Finances. C'est une initiative concrète proposée par le secteur industriel, les premiers ministres provinciaux, les syndicats, les armateurs et les constructeurs de navires, qui conviennent tous qu'il ne s'agit pas d'une subvention.

La formulation de notre motion nous a été inspirée par les congrès de 1993 et 1998 sur la politique du Parti libéral. Le secrétaire parlementaire l'avait-il alors appuyée? Dans l'affirmative, va-t-il l'appuyer quand elle fera l'objet d'un vote?

Les crédits

M. Walt Lastewka: Oui, monsieur le Président, je me suis entretenu avec des députés de tout le pays sur la construction navale. Je leur ai dit la même chose que ce que je dis ici.

Il faut bien comprendre tous les aspects de l'industrie de la construction navale. Lorsqu'on parle des divers points, ils deviennent presque immédiatement une subvention. L'important, c'est que, s'il doit y avoir une initiative, il faudra l'appuyer. Au bout du compte, s'agit-il oui ou non d'une subvention?

M. Rahim Jaffer (Edmonton—Strathcona, Réf.): Monsieur le Président, je suis ravi de dire quelques mots sur la motion proposée à la Chambre par la députée de Saint John avec l'appui du député de Burin—St. George's.

Je regrette que la motion soit creuse et sans intérêt et n'obligerait pas le gouvernement fédéral à venir en aide à l'industrie de la construction navale en faisant autre chose que ce qu'il fait déjà par l'intermédiaire de l'infâme Programme de partenariats technologiques et des décevantes mesures fiscales d'incitation à la recherche et au développement.

Je parlerai de ces deux questions, mais je voudrais exposer d'abord les espoirs que le caucus réformiste mettait dans cette motion.

• (1245)

J'espérais pouvoir présenter un amendement à la motion. Je sais que ce n'est plus possible, mais j'aimerais tout de même en faire lecture.

Que la Chambre demande au gouvernement de se doter d'une nouvelle politique nationale de construction navale comportant une réduction générale des impôts et visant à faciliter l'accès des Canadiens aux marchés internationaux, en particulier le marché américain, par une libéralisation équitable du commerce.

Cette motion d'amendement demanderait au gouvernement de s'attaquer au problème des impôts élevés, qui constituent la principale cause de la faible productivité et de la faible croissance économique de l'industrie navale. La motion viserait également à remédier aux pratiques commerciales injustes bénéficiant d'une exemption en vertu de l'ALENA, qui excluent les Canadiens du marché américain de la construction navale d'une valeur de 1,1 milliard de dollars.

Je voudrais aborder, plus tard dans mon discours, les questions de la fiscalité et du grave problème d'inégalité du Canada face aux États-Unis. Mais auparavant, pour bien m'assurer que les députés comprennent la position du Parti réformiste au sujet de la motion, je rappelle ce que déclarait le chef de l'opposition officielle. Je cite:

L'opposition officielle croit que la réduction des impôts et l'expansion du commerce entre les pays riverains de l'Atlantique sont les clés de la création d'emplois dans les provinces de l'Atlantique et nous défendrons énergiquement ce point de vue en votre nom au Parlement.

Le chef de l'opposition a tenu ces propos, qui sont repris dans la proposition d'amendement, le 16 octobre 1998. Ces observations du chef de l'opposition ne diffèrent pas beaucoup de celles que faisait le député de Fundy—Royal en 1997, lors du débat à la Chambre de

la motion sur l'industrie navale présentée par le Parti conservateur. Le député avait souligné qu'il ne demandait pas de subventions, mais réclamait plutôt la déréglementation et un meilleur accès des Canadiens aux marchés internationaux, en particulier le marché américain. La motion aurait donc été conforme à la politique du Parti conservateur concernant l'industrie navale.

J'adresse la question suivante aux députés conservateurs: Pourquoi la motion passe-t-elle sous silence les impôts élevés, ainsi que le problème des barrières commerciales et de la discrimination commerciale?

Une réduction généralisée des impôts de tous les Canadiens est nécessaire pour assurer la survie de l'industrie navale et de toutes les autres industries au Canada. C'est aussi simple que cela. C'est si simple que même le ministre de l'Industrie commence à le comprendre.

L'allègement du fardeau fiscal ne fait pas partie du plan conservateur en matière de construction navale. Les conservateurs réclament depuis le début des garanties d'emprunt semblables à celles offertes par les États-Unis, qui ont plusieurs programmes fédéraux d'aide. Chez nos voisins du Sud, l'aide financière est offerte par l'entremise du programme fédéral de financement des navires, du programme d'immobilisations et de la Loi sur la sécurité maritime. Les garanties d'emprunt forcent le contribuable à assumer les risques financiers que les banques et les investisseurs en capital-risque trouvent trop importants. C'est un fardeau inacceptable qu'on fait porter aux contribuables.

L'Association de la construction navale du Canada prétend qu'il n'y a pas eu un seul défaut de paiement dans le cadre du programme fédéral d'aide aux États-Unis. On peut se demander, si les taux de défaut de paiement sont si bas, pourquoi le gouvernement n'offre pas des encouragements aux banques et aux investisseurs en capital-risque pour qu'ils fournissent des capitaux destinés à financer des projets de construction navale?

Il faut une véritable concurrence dans le secteur des services financiers de façon à ce que les banques soient obligées d'offrir des prêts à risque moyen ou élevé. Le manque de concurrence dans le secteur des services financiers au Canada fait que les banques hésitent beaucoup à financer des projets à risque moyen ou élevé. De plus, un allègement généralisé du fardeau fiscal laisserait davantage d'argent dans les poches des consommateurs et des entrepreneurs canadiens. Cela mènerait à de plus grandes économies et à une augmentation des profits des sociétés, lesquels pourraient être réinvestis dans l'industrie de la construction navale.

Pourquoi les conservateurs ne se préoccupent-ils pas assez d'un allègement du fardeau fiscal des Canadiens, surtout des habitants de l'Atlantique, pour l'inclure dans leur plan de construction navale?

En ce qui concerne l'accès aux marchés internationaux pour les constructeurs canadiens, le Parti réformiste est en faveur de la poursuite d'une politique équitable de libéralisation des échanges en tant que partie essentielle de notre politique industrielle. Dans ce cas-ci, nous nous préoccupons vivement de ce qui semble être des pratiques commerciales injustes de la part des Américains aux termes de la Loi sur la marine marchande de 1920, qui n'est pas visée par l'ALENA.

Les crédits

La Loi sur la marine marchande de 1920, mieux connue sous le nom de Jones Act, prévoit que les cargaisons transitant entre les ports américains doivent être transportées à bord de navires construits et enregistrés aux États-Unis, appartenant à des intérêts américains, réparés et entretenus exclusivement aux États-Unis et dont l'équipage est américain.

Cette loi a été exemptée de l'application de l'ALENA et, à défaut d'un amendement, elle empêche les constructeurs de navires canadiens de construire un navire qui pourrait être utilisé pour le commerce maritime aux États-Unis, tout en permettant à un chantier naval américain de vendre sur le marché canadien des barges et des navires, nouveaux ou usagés, en franchise de droits. Cette mesure législative empêche les Canadiens d'avoir leur part d'un marché du transport maritime dont la valeur atteint 1,1 milliard de dollars.

Pour être complètement francs dans ce débat, je crois que les députés doivent aussi reconnaître les dispositions actuellement en place pour protéger l'industrie canadienne de la construction navale.

● (1250)

Aux termes de la loi canadienne sur le commerce côtier, le propriétaire d'un bateau construit ou acheté à l'étranger doit payer des droits de 25 p. 100 pour pouvoir naviguer sous pavillon canadien et se servir de son bateau pour faire du commerce intérieur au Canada. En outre, la politique gouvernementale canadienne exige que la flotte du gouvernement soit renouvelée et réparée au Canada.

Même si nous reconnaissons que ce sont là des barrières commerciales, il est clair qu'elles ne sont pas aussi préjudiciables aux constructeurs de navires américains que la Jones Act n'est préjudiciable aux constructeurs canadiens. Les Canadiens doivent toutefois comprendre que les efforts de libéralisation du commerce entraîneront un examen plus minutieux de ces politiques protectionnistes des gouvernements. Nous ne pouvons pas réclamer la libéralisation du commerce tout en maintenant des politiques protectionnistes.

Je dois faire une mise en garde à mes collègues. Le Canada a de nombreuses barrières commerciales, et le gouvernement libéral semble vouloir continuer à violer l'esprit de la libéralisation du commerce à l'échelle mondiale. Nous devons être conscients de cela avant de nous embarquer dans des différends commerciaux comme celui dont je viens de parler.

Je vais conclure mes remarques en disant que la motion des conservateurs réussit bien à faire ressortir la nécessité de faire quelque chose au sujet du manque de vision des libéraux à l'égard de l'industrie de la construction navale. Malheureusement, elle ne contient aucune recommandation précise en matière de politique.

Du côté positif, il n'y a rien dans la motion qui soit inacceptable pour les contribuables canadiens parce qu'il n'y a tout simplement rien dans cette motion. Bien qu'elle ne s'attaque pas à la cause première de la détérioration de notre industrie de la construction navale, soit les impôts élevés et les pratiques commerciales déloyales, la motion dont la Chambre est saisie peut compter sur l'appui nuancé du caucus réformiste.

M. Walt Lastewka (secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, j'ai aimé la présentation du député d'en face. Je suis heureux qu'il ait évoqué la Jones Act des États-Unis, qui a été adoptée au début des années 20. Je sais qu'il est un petit entrepreneur et qu'il a de l'expérience dans le domaine des négociations.

Il y a eu une occasion d'en finir avec la Jones Act pendant les négociations commerciales, y compris celles de l'ALENA. Le Canada ayant mal joué ses cartes et n'ayant pas réussi à régler la question de la Jones Act, il n'a d'autre choix que de la soumettre au processus des négociations de l'OCDE et de l'OMC. La question de la Jones Act aurait dû être réglée par le gouvernement précédent, au moment où il avait en mains les cartes voulues pour le faire. J'aimerais obtenir les commentaires du député à ce sujet.

M. Rahim Jaffer: Monsieur le Président, je félicite le député pour ses observations et sa courte question. Au sein du comité de l'industrie, le secrétaire parlementaire est toujours ouvert à la discussion. Il y a été question de la construction navale, et on prévoit revenir sur le sujet dans l'avenir. Il est à espérer que nous pourrions y aborder certains des éléments de la Jones Act qui ont été laissés de côté à l'occasion des négociations commerciales antérieures.

Au lieu de blâmer des gouvernements antérieurs et de revenir sur les bilans passés, particulièrement en matière de construction navale, il faut plutôt déterminer ce que nous pouvons faire pour rendre le secteur plus concurrentiel et en assurer la survie sans aide au Canada. Il faut d'abord et avant tout s'éloigner du domaine des subventions, comme le programme Partenariat technologique Canada. Comme on peut le constater à l'heure actuelle, l'Organisation mondiale du commerce décrète que beaucoup de subventions sont illégales. Essayons de trouver des façons de donner de l'essor au secteur de la construction navale grâce à un allègement fiscal.

J'ai déjà mentionné que le secteur de la construction navale bénéficie des crédits d'impôt les plus élevés au pays lorsqu'on s'arrête à la R et D et aux allègements fiscaux. Toutefois, c'est encore le secteur de la construction navale qui présente le niveau le plus bas de dépenses par habitant, particulièrement en ce qui concerne l'ensemble des dépenses en R et D de base et les sommes investies dans ces secteurs, même si nous consacrons des sommes assez élevées à la recherche et au développement.

Nous devons nous attaquer à ces problèmes fondamentaux. Comme je l'ai souligné, la libéralisation du commerce est essentielle, mais il faut aussi équilibrer le tout avec la politique fiscale.

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Monsieur le Président, le député dit que notre motion ne comporte aucune recommandation visant à rectifier la situation. S'il avait écouté mon exposé, il saurait que nous avons proposé des recommandations et que nous demandons au ministre de les examiner. Ces recommandations viennent de l'industrie de la construction navale, pas de nous. Ce sont les gens qui construisent des navires qui savent ce qu'il faut faire.

● (1255)

Le député trouve-t-il normal que Revenu Canada ait exclu les nouveaux navires construits dans les chantiers navals canadiens de

Les crédits

l'application de ses dispositions qui ont trait à la location, alors que ces dispositions peuvent s'appliquer au matériel de bureau, aux ordinateurs, aux wagons ferroviaires, aux automobiles, aux fourgonnettes, aux camions, à tout, sauf aux navires? Les travailleurs nous disent que, si ces dispositions pouvaient s'appliquer aux navires, leur industrie aurait une chance d'être concurrentielle dans le monde entier et que 24 000 personnes réintégreraient leur emploi.

M. Rahim Jaffer: Monsieur le Président, l'opposition officielle aurait aimé voir, peut-être dans la motion, certaines orientations ou recommandations qui émanent de l'industrie, afin d'avoir une idée juste de la ligne de conduite que les conservateurs souhaitent voir adoptée en proposant cette motion. C'est tout ce que nous demandons. Nous savons que l'esprit de la motion est positif, et c'est pour cela que nous l'appuyons.

En réponse à la question de la députée, l'opposition officielle a toujours eu à cœur de créer des encouragements fiscaux plus équitables pour tout le monde. Nous voulons bien sûr simplifier le régime fiscal, de manière à le rendre plus favorable à la concurrence et plus équitable pour les entreprises, afin qu'elles puissent défalquer certains éléments qui perdent de la valeur et ainsi de suite.

Je sais que la députée se préoccupe de ce problème dans le secteur de la construction navale, une des industries les plus importantes dans sa région, mais nous, de l'opposition officielle, estimons qu'il faut examiner ce problème de façon générale, car diverses industries d'un océan à l'autre peuvent être moins concurrentielles à cause des iniquités du régime fiscal. Nous voudrions que ce problème soit réglé systématiquement.

[Français]

M. Antoine Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière, BQ): Monsieur le Président, c'est avec un grand plaisir que je prends la parole aujourd'hui, au nom du Bloc québécois, sur la motion présentée par la députée conservatrice de Saint John.

Cette motion se lit ainsi:

Que la Chambre demande au gouvernement d'élaborer une nouvelle politique nationale visant à favoriser la relance de l'industrie canadienne de la construction navale par le maintien et l'avancement du degré d'excellence et des technologies pour lesquelles le Canada est reconnu depuis longtemps, compte tenu qu'il est de tous les pays celui dont le littoral est le plus long et que les Canadiens se classent parmi les meilleurs constructeurs de navires au monde.

Un amendement a été présenté pour ajouter le mot «immédiatement». Ce mot n'est pas de trop. Dès l'élection générale de 1993, alors que le Parti libéral arrivait de l'opposition, je me souviens avoir entendu, à la télévision, l'actuel chef de cabinet du premier ministre dire qu'il fallait absolument une politique de construction navale et qu'il fallait tenir dans l'année qui suivrait, parce que cela pressait, donc en 1994, un sommet sur l'avenir de la construction navale au Canada.

Qui dit sommet parle bien sûr des représentants de la construction navale. Selon les chiffres, si on reconnaît les petits et les grands chantiers, cela représente 4 000 travailleurs. Mais cela a déjà été jusqu'à 12 000 travailleurs. Un sommet regrouperait aussi les gens de l'ensemble de l'industrie maritime.

Qui fait partie de l'industrie maritime? Évidemment, les armateurs, les marins, les gens qui font du remorquage dans les ports et les expéditeurs. Tout cela représente encore aujourd'hui 40 000 travailleurs. Ce n'est donc pas une petite industrie.

Contrairement à ce que mon collègue du Parti réformiste vient de dire, on ne peut pas regarder la construction navale comme étant seulement un élément pour l'Atlantique, ou seulement pour le Saint-Laurent à Québec. À l'Ouest, il y a également l'océan Pacifique.

Si on considère que toute cette industrie est interreliée, il y a également le transport de marchandises par bateau. Cela va jusqu'à Thunder Bay. Les producteurs de l'Ouest utilisent le port de Thunder Bay pour acheminer leurs céréales à l'extérieur du pays, en Europe ou ailleurs.

• (1300)

Le mot «national» n'est pas de trop dans ce cas, puisqu'il s'agit de l'intérêt national. C'est un mode de transport national, comme l'industrie ferroviaire, comme celle du transport par camion et, évidemment, celle du transport par avion.

De toutes ces industries, quelle est la moins coûteuse par tonne? C'est l'industrie maritime. Quelle est la plus économique, la meilleure au plan de l'environnement, celle qui a le moins d'accidents et qui, dans le passé, respectait le mieux l'environnement en raison de la grande capacité de tonnage que possède chacun des navires? C'est l'industrie maritime.

Comme l'a dit la députée de Saint John tout à l'heure, et comme le dit la motion, nous sommes le pays qui a le plus grand littoral. Nous avons aussi la Voie maritime du Saint-Laurent, qui va jusqu'à la pointe du lac Supérieur, qui constitue la plus longue voie d'eau navigable au monde. Cela devrait être un atout considérable pour le Canada. C'est peut-être l'une des plus grandes richesses naturelles que nous avons, l'eau navigable.

À mon point de vue, c'est plus que cela. Si on regarde la Voie maritime du Saint-Laurent, c'est, à mon avis, l'épine dorsale du développement économique au Canada. À quoi sert-elle? Elle sert au transport des marchandises à travers le Canada, à partir du port d'Halifax, pour atteindre les marchés américains. À partir des Grands Lacs, on utilise le fleuve Mississippi et la rivière Missouri pour atteindre d'autres voies fluviales qui sont au cœur des États-Unis, le principal marché du monde.

Je félicite encore le Parti progressiste-conservateur d'avoir choisi comme sujet aujourd'hui la construction navale. Cela nous permet de démontrer que c'est un sujet vraiment national, ce ne sont pas que des intérêts locaux ou une lutte contre le chômage saisonnier. Il s'agit d'un développement économique très stratégique et très important. Souvent, au gouvernement ici à Ottawa, les fonctionnaires et les politiciens vivent—j'allais dire dans leur coquille—dans leur univers et oublient souvent les régions.

Ils disent que c'est une industrie traditionnelle, périmée, presque des canards boiteux. On s'aperçoit que ce n'est pas le cas lorsqu'on connaît cela comme moi, ou comme la députée de Saint John et le secrétaire parlementaire le savent. Ce dernier sait, lui aussi, que

Les crédits

dans l'industrie navale, le développement technologique est aussi avancé que dans le domaine spatial. Un bateau a autant d'ordinateurs qu'un avion, même plus. Le contrôle de la navigation se fait par satellite. Les qualifications demandées pour les emplois sont les mêmes que dans le domaine de l'aviation. Ce n'est pas un domaine dépassé.

Je voudrais prendre deux minutes pour parler de la situation mondiale. Qu'est-ce qu'il y a dans le monde? Il y a les chantiers asiatiques, dont les bateaux sont subventionnés à hauteur de 30 p. 100. C'est à dénoncer, ce n'est pas correct. Mais les chantiers européens sont subventionnés à 9 p. 100, et les petits chantiers à 16 p. 100. On devrait le dénoncer. Le Canada le dénonce à l'OCDE, mais comme les États-Unis s'opposent à cette politique, que font les pays européens en attendant que l'OCDE réussisse à convaincre les États-Unis d'embarquer dans la politique? Ils subventionnent leurs chantiers. Nous, on ne dit pas cela, personne ici ne dit cela, on parle plutôt de mesures fiscales.

Que font les États-Unis? Ils ont adopté la loi Jones. On pourrait aussi parler de Title XI, qui est un programme spécifique pour les chantiers navals. Dernièrement, je me suis inspiré de ce programme, par exemple, pour la garantie de financement, qui est de 87,5 p. 100. C'est exactement ce que les Américains font. Il n'y a rien de scandaleux là-dedans, les Américains le font. Pour ce qui est des crédits d'impôt remboursables, Québec le fait. Je pèse bien mes mots en disant «remboursables», ce ne sont pas des subventions. Le secrétaire parlementaire a étudié à fond les mesures pour le crédit-bail.

• (1305)

On voit qu'il commence à être ébranlé par nos arguments et nos pressions ainsi que celles de la coalition syndicale de partout au pays.

Les Américains font quelque chose de pire et de néfaste pour nous. Ils ne font pas aux armateurs canadiens ce qu'on permet aux armateurs américains, c'est-à-dire qu'on ne leur charge rien. Le fait que la construction navale ait été exclue de l'Accord de libre-échange est une catastrophe nationale. Peu de députés savaient cela, mais c'est un fait.

Si la construction navale était incluse dans l'Accord de libre-échange, avec le taux de change actuel du dollar canadien par rapport au dollar américain, les contrats que cela apporterait aux chantiers maritimes canadiens seraient incroyables. Mais on ne peut pas changer cela par un mode législatif. Pour un accord, il faut que ce soit par négociation.

Il faudrait donc un sommet, comme l'avaient prévu les libéraux en 1993. On est maintenant en 1999, six ans plus tard, et ils n'ont plus l'air de s'en souvenir.

Une coalition syndicale s'est organisée à travers le pays. Un nombre considérable de Canadiens et de Canadiennes ont signé des cartes postales que le premier ministre va recevoir bientôt.

Il ne s'agit plus simplement du député du Bloc québécois de Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière qui chiale toujours dans son coin,

mais de tous les députés de l'opposition, à l'exception du secrétaire parlementaire, parce qu'il n'y a que des libéraux en Ontario. Mais là où il y a un chantier de construction navale, c'est un député de l'opposition qui représente ce comté. Avec la faible majorité des libéraux à la Chambre—si on regroupe tous les partis de l'opposition, c'est seulement une majorité de cinq députés—ils ont besoin d'y voir parce que l'échéance de deux ans, ça arrive bientôt.

[Traduction]

M. John Herron (Fundy—Royal, PC): Monsieur le Président, je voudrais rendre hommage à mon collègue.

[Français]

L'été dernier, il a beaucoup travaillé sur un projet de loi. Il a un projet de loi d'initiative parlementaire qu'il va présenter peut-être cette semaine ou la semaine prochaine. C'est un projet de loi qui a besoin de l'appui des députés de toutes les provinces.

[Traduction]

Je le félicite pour ses efforts et voudrais lui poser une question sur un sujet précis. L'Accord de libre-échange a permis au Canada d'augmenter sensiblement ses échanges commerciaux. C'est indiscutable. Toutefois, étant donné que la loi Jones est exemptée de l'accord, même si nous avons conclu un accord généralement avantageux pour le Canada ne devrions-nous pas proposer aux Américains de conclure un accord bilatéral concernant la construction de certains types de navires, afin que nous puissions mieux pénétrer le marché américain? Je recommanderais, à titre d'exemple, la construction de plates-formes de forage, là où il y a un problème de capacité.

Nous devrions procéder secteur par secteur, à commencer par certains types de navires. Le député croit-il que ce serait une bonne façon de commencer à abattre les barrières commerciales?

[Français]

M. Antoine Dubé: Monsieur le Président, j'aimerais d'abord apporter une précision. J'ai présenté le projet de loi C-493—il a déjà un numéro—le 15 avril dernier. Depuis cette date, je recherche l'appui des députés. Cette semaine, j'en suis déjà presque rendu aux 100 signatures nécessaires. Cela va faire en sorte qu'il va être débattu plus rapidement.

Quant à l'idée d'un tribunal, cela pourrait être un moyen qui va dans le sens que j'évoquais tantôt, soit un sommet ou une négociation avec les États-Unis. Dans le cadre d'une négociation, cela pourrait être un élément susceptible d'être suggéré pour intégrer la construction navale canadienne dans cet accord de libre-échange.

Je tiens à rappeler qu'à l'époque, ce sont les États-Unis qui ne voulaient pas que la construction navale soit incluse dans l'Accord de libre-échange. Le gouvernement progressiste-conservateur de l'époque n'avait pas réussi à convaincre les Américains d'accepter cette inclusion. Ils ont deux associations. Il y en a une qui regroupe les sept ou huit plus grands chantiers et une autre qui réunit les autres chantiers. L'une des deux associations n'a pas voulu. À l'époque, les républicains étaient en force au Sénat et au Congrès; cela n'a donc pas pu passer.

Les crédits

• (1310)

Je veux terminer en faisant une observation et souligner l'excellente collaboration et le dévouement du député de Fundy—Royal, pour les efforts qu'il fait, ainsi que la députée de Saint John dans les Maritimes, de même que les députés du Nouveau Parti démocratique, dans ce secteur. Du côté réformiste, au début, il y avait des réticences à l'égard de mesures pour la construction navale.

Si on s'emploie tous à avoir à coeur l'intérêt national, je ne désespère pas que le secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie réussisse à convaincre l'ensemble de ses collègues pour qu'enfin, une vraie politique de construction navale soit adoptée au Canada.

M. Jean-Paul Marchand (Québec-Est, BQ): Monsieur le Président, je veux féliciter mon collègue de Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière pour son discours fort intéressant sur l'industrie de la construction navale au Canada, au Québec en particulier.

Effectivement, j'ai toujours cru qu'avec un des plus beaux fleuves au monde, le Canada pouvait se doter d'une industrie navale. C'est une industrie d'avant-garde. Je connais des ingénieurs maritimes qui disent qu'au Canada, nous avons des avantages pour pouvoir développer une industrie maritime.

Je voudrais demander à mon collègue s'il connaît les projections de création d'emplois, de richesse qu'on pourrait générer en mettant sur pied une industrie maritime.

M. Antoine Dubé: Monsieur le Président, je vais répondre très brièvement puisque je n'ai pas beaucoup de temps.

Les députés qui se sont concertés pour parler de ce sujet disent qu'il faudrait revenir au niveau de 10 000 à 12 000 emplois, comme cela était autrefois. Actuellement, on ne fonctionne qu'à 40 p. 100 de nos capacités. Ce sont des emplois bien rémunérés mais qui ne sont pas plus coûteux qu'ailleurs. On est compétitifs. À l'exception de la Corée, par rapport aux autres pays du monde, les salaires versés ici ne sont pas supérieurs, même en dollar constant avec le dollar américain.

Ce sont surtout les retombées économiques amenées par ces emplois qui sont importantes. Si on prend les exportations, on peut multiplier par quatre le nombre d'emplois qui seraient créés au Canada.

[Traduction]

M. Gordon Earle (Halifax-Ouest, NPD): Monsieur le Président, je suis très heureux de prendre la parole au sujet de cette motion. Compte tenu de son importance, je citerai la motion:

Que la Chambre demande au gouvernement d'élaborer une nouvelle politique nationale visant à favoriser la relance de l'industrie canadienne de la construction navale par le maintien et l'avancement du degré d'excellence et des technologies pour lesquelles le Canada est reconnu depuis longtemps, compte tenu qu'il est de tous les pays celui dont le littoral est le plus long et que les Canadiens se classent parmi les meilleurs constructeurs de navires au monde.

La motion est très bien rédigée et est très éloquente. Il importe que nous examinions tous sérieusement la motion dont la Chambre est saisie cet après-midi.

Le Canada a de toute évidence besoin d'une politique nationale de construction navale. Je le dis en toute sincérité. J'ai souvent interrogé le gouvernement au sujet de la politique de construction navale et souvent on m'a répondu que nous n'avions pas besoin de politique puisque nous en avons déjà une. Pourtant, le gouvernement semble mettre beaucoup de temps à nous en communiquer la teneur. J'ai demandé un exemplaire de cette politique il y a déjà un certain temps, par le truchement du comité permanent. On m'a répondu que cette politique me serait communiquée, mais je n'ai toujours rien reçu.

En fait, le gouvernement n'a pas vraiment de politique de construction navale, mais plutôt un ensemble de mesures hétéroclites qui s'apparentent de loin au concept de construction navale et que le gouvernement qualifie de politique. Nous entendons par politique nationale de construction navale un énoncé très clair et concis qui puisse fournir une orientation et donner espoir et optimisme à ceux qui oeuvrent dans la construction navale.

Des navires font la navette entre les ports canadiens depuis bon nombre d'années. Nous croyons fermement qu'ils devraient être construits au Canada, armés en équipage au Canada, et entretenus et réparés au Canada. On sait qu'il y a, aux États-Unis, la loi Jones qui exige cela pour son industrie, mais au Canada, pour une raison ou pour une autre, on semble aller dans le sens contraire. On ne veut pas d'une industrie viable pour nos citoyens.

• (1315)

Le 31 décembre 1996, il y avait 2 589 navires en construction dans le monde. Pourtant, les constructeurs de navires canadiens étaient voués à l'inactivité. Il y a tout lieu de se demander pourquoi. Alors qu'on construit tant de navires dans le reste du monde, pourquoi le Canada, qui est pourtant réputé pour sa compétence en matière de construction de navires et sa technologie dans le domaine, voue-t-il ses chantiers navals à l'inactivité?

Les États-Unis offrent de généreuses garanties de prêts à long terme aux acheteurs. On y adopte quantité d'autres initiatives destinées à assurer la survie de cette industrie chez eux.

Le 29 octobre, 1990, le très honorable premier ministre, quand il faisait partie de l'opposition, a écrit une lettre à la Fédération des travailleurs de construction navale dans laquelle il disait ceci: «On peut dire sans se tromper que la plupart des gens sont d'avis qu'il faut faire quelque chose pour rendre l'industrie de la construction navale beaucoup plus compétitive. Le gouvernement devrait, comme il aurait dû le faire depuis longtemps et qu'il avait promis de faire d'ailleurs, prendre des mesures pour résoudre le problème.» C'est ce que le premier ministre a écrit quand il était dans l'opposition. C'est une tout autre histoire que nous entendons aujourd'hui de la bouche des ministériels quant aux mesures à prendre et à l'importance de faire quelque chose dès maintenant pour assurer la survie de cette industrie.

Les crédits

Le nombre des effectifs dans ce secteur a dégringolé, passant de 12 000 travailleurs qu'ils étaient en 1990 à moins de 5 000 en 1996. J'irais jusqu'à dire qu'aujourd'hui, ce chiffre est probablement encore plus bas.

Comment se fait-il qu'à notre époque où il y a tant de chômage, nous ne pouvons faire quelque chose de constructif pour aider les gens à trouver les emplois nécessaires pour nourrir leur famille et subvenir à leurs besoins? Les collectivités côtières font face à la stagnation économique et à un chômage chronique. On peut le voir dans le secteur de la pêche. On constate la même chose dans le secteur de la construction navale.

Nous devrions trouver des façons d'assurer la survie et la relance de l'industrie de la construction navale. Nous pouvons appliquer des normes environnementales très strictes, en réclamant notamment que les navires aient une double coque. Cela créerait de l'emploi et du travail dans ce secteur.

Nous remarquons que dans le livre rouge libéral de 1993, on réclamait des fonds pour l'industrie de la construction navale. Pourtant, de nos jours, rien ne se produit à cet égard.

En août 1997, les premiers ministres provinciaux ont adopté à l'unanimité une résolution destinée à aider l'industrie canadienne de la construction navale à devenir plus compétitive sur le marché international.

Encore plus récemment, nous avons eu une réunion sur la colline avec les représentants de l'industrie de la construction navale, les travailleurs, la direction, les associations etc. Toutes les parties sauf le gouvernement se sont réunies avec les intéressés pour voir sérieusement ce qui pourrait être fait pour aider cette industrie en difficulté, pour redonner du travail aux gens dans ce secteur et pour nous assurer que nos enfants aient de bonnes perspectives d'avenir dans les provinces de l'Atlantique et sur la côte ouest.

Nous devons nous demander où réside le problème? Le problème réside peut-être en partie dans le fait que la majorité des députés ministériels viennent d'une province où on ne comprend peut-être pas l'importance de notre industrie maritime, l'importance de la construction navale pour les régions de l'Atlantique et du Pacifique. C'est peut-être une partie du problème. Nous savons certes qu'avec de la volonté et de la compréhension, il est possible de résoudre ces problèmes.

Nous avons l'équipement et nous avons les travailleurs qualifiés. C'est ce qui importe. Nous avons un grand nombre de travailleurs qui sont compétents, qui sont prêts à travailler, qui veulent travailler. De nos jours, on dit trop souvent que les assistés sociaux ne veulent pas travailler, n'ont aucun zèle ni ambition ou je ne sais quoi. Ce n'est pas le cas des travailleurs du secteur de la construction navale. Ils ont répété à je ne sais combien de reprises qu'ils veulent travailler, qu'ils souhaitent être des membres productifs de notre société et qu'ils veulent appliquer dans la réalité leur expérience, leur technologie et leurs compétences.

Nous avons l'équipement et les travailleurs, mais avons-nous un gouvernement qui a la volonté de défendre les intérêts de l'industrie canadienne de la construction navale? La réponse est non. Si nous avions un tel gouvernement, nous verrions cette industrie progresser.

• (1320)

Une politique nationale devrait comprendre des garanties d'emprunts, des taux d'intérêts fixes et comparables, un amortissement à long terme et des règles visant à garantir que les bateaux livrés à un port canadien ou partant d'un port canadien sont soumis aux règles canadiennes en matière de santé, de sécurité et d'environnement. C'est très important.

Les travailleurs de la construction navale et tous les gens de l'industrie que nous avons rencontrés ont affirmé très clairement qu'ils ne demandent pas la charité. Ils ne veulent pas qu'on leur fasse la charité. Ils veulent mettre leurs aptitudes à contribution de façon à permettre l'avancement de ce pays. Ces gens-là sont sincères quand ils disent cela. Nous les connaissons et nous savons que ce sont des gens d'honneur.

Pour une raison ou une autre, il semble que le gouvernement se méfie des intervenants de l'industrie de la construction navale. Les libéraux disent constamment qu'ils ne peuvent subventionner cette industrie et qu'ils ne veulent pas faire ceci ou cela. J'assure à tous le monde que ce n'est pas du tout ce qu'ils veulent. Ils veulent simplement qu'on leur donne une chance, une occasion de proposer un programme qui, ils le savent d'après leur expérience, aura de bons résultats et contribuera à faire du Canada un pays plus productif.

Les travailleurs sont prêts, mais malheureusement, le gouvernement n'a pas la volonté de les aider. Bon nombre de pays ont en place des stratégies et des politiques industrielles en général et de construction navale en particulier. Par exemple, les États-Unis, la France, l'Angleterre, l'Italie, l'Espagne, la Corée et la Chine ont tous des politiques particulières en matière de construction navale. Sommes-nous tellement arriérés au Canada que nous ne pouvons égaler ces pays et mettre au point une politique forte qui assurera du travail à tous les Canadiens? Je dirais que non.

Nous avons besoin que le gouvernement fasse preuve d'un certain leadership pour que cette question soit traitée comme elle le mérite. Le gouvernement devrait travailler en collaboration avec l'industrie, travailler avec tous ceux qui ont à cœur d'aider cette industrie à aller de l'avant. Nous savons que si on veut, on peut.

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Monsieur le Président, on a attiré mon attention sur une déclaration de l'actuel ministre des Finances dans laquelle il a dit qu'il s'était battu pour que les navires soient construits au Canada, mais qu'il n'avait pas réussi à convaincre le gouvernement de la nécessité d'élaborer une politique dynamique afin de relancer la construction navale. Il a ajouté que si le gouvernement ne le faisait pas, il ne pourrait être question de navigation commerciale. Le ministre des Finances a dit qu'il avait fait construire ses navires au Brésil parce que le Canada n'avait pas, en matière de construction navale, de politique nationale qui permette au Canada d'être compétitif.

Lorsqu'il était dans l'opposition, l'actuel premier ministre avait dit que nous devions avoir une nouvelle politique nationale en matière de construction navale, que nous devions veiller à la viabilité de cette industrie. L'actuel ministre de l'Industrie, lorsqu'il était porte-parole, n'arrêtait pas de dire qu'il était en faveur d'une politique nationale de construction navale. À présent, il dit que cela ne fait pas partie de son programme.

Les crédits

Je félicite et remercie le député pour son intervention. Pense-t-il que le gouvernement qui siège aujourd'hui à la Chambre des communes va appuyer l'élaboration d'une politique nationale de construction navale afin de redonner du travail à nos gens, leur rendre leur dignité et faire en sorte que le Canada soit compétitif?

M. Gordon Earle: Monsieur le Président, malheureusement, ma réponse sera négative. À mon avis, il n'y a aucun espoir, avec ce gouvernement, que des mesures soient prises à ce sujet, à moins que les événements et l'opinion du gouvernement ne changent de façon radicale.

Comme l'a très justement indiqué la députée, ces gens ont dit certaines choses lorsqu'ils faisaient partie de l'opposition, mais ils ont adopté une approche totalement différente lorsqu'ils sont arrivés au gouvernement. J'ai dit et redit qu'il était très important que nous, politiciens, n'ayons pas une attitude hypocrite à ce sujet si nous souhaitons conserver une certaine crédibilité envers nos électeurs. Nous ne devons pas dire une chose et en faire une autre. Nous ne devons pas, lorsque nous sommes dans l'opposition, faire des promesses que nous ne tenons pas lorsque nous arrivons au gouvernement.

Le gouvernement doit examiner attentivement les déclarations qu'il a faites dans le passé, respecter ses promesses et prendre des mesures réelles pour faire progresser ce dossier.

[Français]

M. Antoine Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière, BQ): Monsieur le Président, je remercie le député de Halifax-Ouest pour son intervention. Je connais ses préoccupations en matière de construction navale, puisque dans sa région, il y a beaucoup de travailleurs de la construction navale.

Mais je ne partage pas son pessimisme quant à l'idée qu'il est impossible d'influencer le gouvernement pour qu'il change son orientation ou son attitude actuelle.

• (1325)

Je vois actuellement des signes positifs. À titre d'exemple, les quatre partis d'opposition semblent être d'accord avec la motion présentée par le Parti progressiste-conservateur.

Les trois principaux syndicats qui regroupent tous les travailleurs de la construction navale au Canada sont d'accord. Ils sont même d'accord avec leurs patrons regroupés à l'Association de la construction navale du Canada. Il y a des armateurs qui sont d'accord. Tous les premiers ministres provinciaux sont d'accord. Le premier ministre libéral du Nouveau-Brunswick, qui va peut-être déclencher des élections bientôt, est d'accord. Lors de leur dernier congrès, les membres du Parti libéral ont réussi à faire adopter une résolution pour une politique de construction navale.

Je dois faire attention à mes mots, mais la situation du ministre des Finances est un peu particulière et il n'ose pas trop aller de l'avant, étant lui-même du secteur.

Mais je ne partage pas son pessimisme et j'aimerais que mon collègue réagisse à ma question.

M. Gordon Earle: Monsieur le Président, je remercie l'honorable député pour sa bonne question.

Je suis d'accord qu'il y a des choses très importantes qui arrivent, mais toutes ces choses arrivent par les partis d'opposition, pas par le gouvernement.

[Traduction]

Je suis persuadé qu'il nous faut être optimistes et espérer que les choses se dérouleront de façon positive. La députée qui s'est exprimée avant moi m'a demandé si, à mon avis, il y avait des chances pour que le gouvernement résolve cette question de façon adéquate. Je serai honnête. Bien que l'opposition souhaite certains changements de manière à rendre la situation plus positive, rien ne me porte à penser que le gouvernement va prendre de réelles mesures afin que la construction navale soit viable pour les personnes du Canada Atlantique et de la côte ouest.

[Français]

M. André Harvey (Chicoutimi, PC): Monsieur le Président, il me fait plaisir de participer à ce débat et d'appuyer l'amendement, ainsi que la motion principale de ma collègue de Saint John.

Cette motion présentée devant la Chambre m'apparaît essentielle. S'il y a un dossier qui a une dimension nationale, c'est bien celui des chantiers maritimes. Ce n'est pas un dossier qui touche une région en particulier, mais plusieurs.

Malgré les divergences partisans que nous avons entre nous, j'aimerais souligner qu'il y a dans cette Chambre un député qui mérite toute notre appréciation concernant des aspects toujours constructifs dans le dossier des chantiers maritimes, et il s'agit de mon collègue de Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudières à qui je tiens à rendre hommage.

Il a parcouru tout le pays. Il a maintenant un niveau de sensibilité aussi élevé au sujet des chantiers maritimes que mes collègues de Saint John et de Burin—St. George's. Nous avons une représentation extrêmement importante dans les Maritimes. Ces gens contribuent à nous sensibiliser à une réalité majeure.

Nous n'avons rien inventé ce matin par cette proposition. Souvenez-vous de la dernière campagne électorale. En 1993, cela ne date pas d'hier, l'actuel gouvernement avait promis l'abolition du libre-échange. Nous savions que c'était farfelu, mais pour être élu, on se permet parfois des largesses et on se donne beaucoup de latitude. Le gouvernement actuel avait donc promis l'abolition du libre-échange. Il faut le faire! On sait bien que le libre-échange nous a permis de faire passer nos exportations de 90 à 250 milliards de dollars.

Si le gouvernement est dans une bonne situation financière, c'est en partie grâce au libre-échange négocié par l'ancien premier ministre du Canada et aussi par notre leader actuel, M. Joe Clark. Mais les libéraux avaient promis l'abolition du libre-échange.

C'est difficile de se battre contre cela dans une campagne électorale. Je me souviens du débat sur le libre-échange. Tous étaient

Les crédits

contre, pour des raisons un peu démagogiques, mais les libéraux l'avaient promis en 1993 dans leur plan de campagne.

Il y a aussi une autre promesse qui n'a pas été tenue, l'abolition de la TPS. Nous savions que cela n'avait aucun sens.

• (1330)

Dans une campagne électorale, quand la démagogie prend le dessus, c'est bien difficile de faire émerger la rationalité. Finalement, ils ont gagné. Mais il y a quelques aspects du livre rouge avec lesquels j'étais d'accord. Je pense que cela fera plaisir à mes collègues du parti gouvernemental.

Dans le livre rouge, il y avait un engagement intéressant qui concernait les chantiers maritimes. J'aurais aimé que le gouvernement tienne son engagement envers les chantiers maritimes ici au pays, mais il ne l'a pas fait.

Les libéraux n'ont pas tenu beaucoup d'engagements. Il est évident que si on regarde le libre-échange, la TPS avec 22 milliards de dollars de revenu, qu'on surtaxe pour 31 milliards de dollars de revenus supplémentaires, qu'on constitue un fonds de 25 milliards de dollars avec l'assurance-emploi, c'est facile de combattre le déficit.

Quand nous, du Parti progressiste-conservateur, parlons de dossiers comme les chantiers maritimes, on nous donne toujours la même réponse: «Vous nous avez laissés avec 42 milliards de dollars de déficit.» Les libéraux nous avaient laissés avec 200 milliards de dollars de dette. C'était cela, le problème. Avant que nous soyons au pouvoir, la dette avait été multipliée par 11. Le facteur était de 18 à 200 milliards de dollars en dix ans. Nous, nous avons multiplié la dette par deux, de 200 à 400 milliards, en neuf ans. Entre-temps, nous avons adopté des mesures progressistes, telles que la TPS, le libre-échange et la réforme fiscale.

Dans le dossier des chantiers maritimes, mes collègues ont prononcé des discours assez extraordinaires, dont mes collègues de Saint John, de Burin St. George's et de Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière. Les progressistes-conservateurs se font toujours attaquer de la même manière.

Je tiens à dire que la rationalisation dans les chantiers maritimes n'a pas été faite par les progressistes-conservateurs, elle a été faite par le milieu industriel lui-même. Il me fait toutefois plaisir de faire état de quelques mesures qui ont été mises en place par les conservateurs.

Devant l'importance du secteur industriel, nous avons créé un groupe de coopération pour le transport maritime. Nous avons injecté 450 millions de dollars annuellement dans les secteurs du transport maritime, terrestre et aérien, entre autres, au Québec.

À l'époque, nous avons investi 60 millions de dollars pour l'amélioration du port de Vancouver pour le rendre encore plus performant. Il est devenu un centre maritime de réputation mondiale.

Monsieur le Président, j'ai oublié de vous indiquer que j'allais partager le temps qui m'est alloué avec mon collègue de Fundy—Royal.

Le programme des frégates canadiennes de patrouille est extrêmement important. Ce programme a permis au Canada de se tailler une réputation mondiale sur le plan de la conception, de l'intégration, de l'essai, de la construction, de la fabrication et de la gestion des grands projets. L'expertise que nous avons développée, grâce à des initiatives du gouvernement progressiste-conservateur, nous permet aujourd'hui de demander d'être de plus en plus performant. On demande au gouvernement en place de permettre à nos entreprises et à nos chantiers maritimes d'être compétitifs par rapport aux autres marchés internationaux.

On ne peut absolument pas entrer en concurrence avec les chantiers européens actuellement, car ils ont des crédits équivalant à 5, 10, 15 et 20 p. 100, même jusqu'à 30 p. 100.

On ne peut pas être concurrentiels avec le marché américain. C'est un marché très captif et ils ont droit à leurs zones d'exploitation. Il y a des interdictions complètes par rapport aux marchés potentiels de l'extérieur.

Le but de notre motion aujourd'hui, c'est que nous pensons—et nous sommes même sûrs—que la majorité des députés du parti gouvernemental vont voter en faveur de cette motion. C'est un de leurs engagements fondamentaux de la campagne électorale de 1993. Je suis persuadé qu'il n'y a pas beaucoup de collègues, membres du gouvernement, qui ont oublié cette proposition de doter le Canada d'une politique de chantiers maritimes qui lui permette de faire concurrence aux Européens, aux Américains, d'être concurrentiel face à l'Asie-Pacifique, pour être en mesure de profiter de notre expertise technologique développée dans tous les chantiers maritimes au pays.

Je pense au travail fait par tous les partis politiques, à l'exception du gouvernement en place, que ce soit par ma collègue de Saint John, le député de Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière, celui de Burin—St. George's et tous les autres, qui ont rencontré les gens de ce secteur industriel.

• (1335)

Un gouvernement ne peut pas être à l'écoute des recommandations dégagées à la suite de toutes ces rencontres qui ont été tenues juste avant la période des Fêtes.

C'est pour cela qu'aujourd'hui, nous voulons profiter de cette journée pour la consacrer en totalité—pas dans des histoires «flyées» et en dehors de la réalité—à des milliers de travailleurs qui sont obligés de se battre et d'être compétitifs avec tous les chantiers maritimes à travers le monde, lesquels ont des privilèges fiscaux accordés par chacun de leurs gouvernements respectifs.

C'est pour cela qu'on aimerait que le gouvernement nous appuie dans cette proposition, qu'il fasse amende honorable à ses promesses électorales de 1993 pour doter le Canada de politiques fiscales permettant à chacun de nos chantiers maritimes d'être compétitifs par rapport à tous les autres chantiers à travers le monde. Aussi, étant donné l'expertise technologique qu'on a développée et le niveau d'excellence que tous nos travailleurs de ce secteur sont en mesure d'ajouter à leur produit fini, nous voulons que le gouvernement soit à l'écoute de l'initiative qu'on propose à la Chambre aujourd'hui.

Les crédits

Pour nous, pour le Bloc québécois, pour le Parti réformiste et pour le NPD, c'est un enjeu majeur. Il y a des dizaines de milliers de bateaux de par le monde qui sont en instance d'être réparés, et on ne veut pas que nos chantiers locaux soient pénalisés parce qu'il y a d'autres gouvernements à travers le monde qui prennent leurs responsabilités. En 1993, le Parti libéral avait promis à tous les Canadiens que nous allions être dotés d'une politique fiscale envers les chantiers maritimes, ce qui leur permettrait de se battre d'égal à égal avec tous les chantiers maritimes au monde.

Il me fait plaisir aujourd'hui, en appuyant cette motion, de rappeler à mes collègues du gouvernement qu'on a lu attentivement leur livre rouge. Un des seuls engagements rationnels qu'il contenait, c'était de doter le Canada d'une politique des chantiers maritimes, qui serait à l'image de ce qui se passe dans le monde.

Nous savions que les autres engagements n'avaient pas de bon sens: abolir la TPS, abolir le libre-échange, toucher au dossier des hélicoptères, qui ont coûté 600 millions de dollars aux citoyens canadiens. Nous demandons au gouvernement actuel d'être raisonnablement et honnêtement à l'écoute de notre motion d'aujourd'hui. On ne veut pas perturber le gouvernement de façon fondamentale, on veut qu'il appuie nos efforts pour doter le pays d'une politique intéressante pour l'avenir.

M. Antoine Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière, BQ): Monsieur le Président, je ne sais pas si c'est un signe d'ouverture, mais je constate que mes collègues libéraux n'interrogent pas le parti qui a proposé la motion ce matin en faveur d'une politique de construction navale. J'ose le croire.

Je voulais réagir à un des propos de mon collègue de Chicoutimi, pour lui dire que je ne suis pas toujours d'accord avec lui. Parfois, dans l'arène politique, il y a un jeu normal d'opposition, de débats démocratiques, et ainsi de suite. Au sujet des engagements, un collègue libéral d'en face disait: «Non, non, c'était en 1988.»

Ayant été candidat en 1993, je me souviens très bien d'avoir entendu de mes propres oreilles et vu à la télévision le candidat libéral de Québec, qui est maintenant chef de cabinet du premier ministre, dire: «Nous allons adopter une politique de construction navale, tenir un sommet dans l'année qui va suivre. Nous allons adopter des mesures concrètes pour remettre sur pied l'industrie de la construction navale au Canada.» Je voulais simplement dire cela.

Le député de Chicoutimi a eu une expérience dans le gouvernement antérieur. Est-ce qu'il croit possible que si le gouvernement voulait vraiment le faire, il pourrait y avoir une nouvelle négociation du traité de libre-échange, parce que le Canada était favorable à ce que le problème de la construction navale soit inclus?

Pense-t-il que maintenant, avec tout ce qui se fait avec l'OMC ou à d'autres niveaux, comme à l'OCDE, les États-Unis pourraient être ouverts, à ce moment-ci, à l'idée d'inclure la construction navale à l'intérieur de ce traité de libre-échange? Si oui, trouverait-il que ce serait une bonne chose, compte tenu du faible taux du dollar canadien comparativement au dollar américain, et pense-t-il comme moi que cela pourrait donner quelque chose aux chantiers maritimes canadiens?

M. André Harvey: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière de ses questions.

Effectivement, lors de négociations multilatérales, c'est certainement un sujet qui devrait être à l'ordre du jour, à moins que l'ensemble des pays qui sont en négociation décident tout simplement de conclure en disant ceci: «On va continuer respectivement, chacun dans notre cours, à subventionner à tour de bras le secteur industriel des chantiers maritimes.»

● (1340)

On ne peut pas le demander à nos chantiers locaux. On va essayer de ne pas être trop partisan dans ce dossier. Actuellement, nous perdons des milliers d'emplois directs et indirects parce que nos chantiers maritimes ne peuvent pas être compétitifs.

Lors d'appels d'offres, comment peut-on concurrencer avec, entre autres, la région de l'Asie-Pacifique, où les subventions peuvent dépasser 30 p. 100 de la valeur du projet? Est-il possible pour les entreprises canadiennes qui oeuvrent dans le domaine des chantiers maritimes de concurrencer avec des niveaux de subvention de cet ordre?

En Europe, cela peut aller jusqu'à 16 p. 100 de la valeur du projet. Quand il y a, au départ, des différences de 15 à 30 p. 100 avant de soumissionner, c'est impossible. C'est pour cette raison que tous les partis, incluant celui du gouvernement, devraient faire preuve d'ouverture. Nous serions d'accord pour avoir des discussions élargies avec tous les intervenants de ce milieu industriel. Il faut en arriver, avec le gouvernement et les quatre partis d'opposition, à une politique cohérente, qui nous permettrait de mettre à profit l'expertise qu'on a développée pour l'ensemble des besoins mondiaux.

Je suis certain qu'on pourrait faire tout un saut en constatant les nombreux emplois qui pourraient être créés dans ce secteur industriel. On ne demande pas de privilèges, on veut que nos chantiers soient traités de façon équitable par rapport aux autres chantiers internationaux.

[Traduction]

M. John Herron (Fundy—Royal, PC): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je prends la parole pour discuter de cette très importante question qui est d'importance cruciale pour le développement économique de la région de l'Atlantique, et aussi, selon moi, pour le développement de tout le Canada. Nous traitons cet après-midi de la survie et de la compétitivité d'une industrie fondamentale.

Mon collègue du Parti réformiste a dit tout à l'heure qu'il ne voyait pas trop pourquoi nous n'avions pas proposé des initiatives précises dans notre motion. Je vais lui expliquer quelques-unes des raisons qui nous ont poussés à choisir cette approche.

Le libellé de notre motion correspond à celui d'une politique que le Parti libéral du Canada a adoptée à ses congrès d'orientation de 1988 et de 1993. Je parie que beaucoup de députés qui siègent à la Chambre aujourd'hui et seront présents au moment du vote ont appuyé exactement la même initiative lorsqu'elle a été proposée

Les crédits

aux membres de leur parti. J'arrive absolument pas à voir pourquoi ces députés pourraient rejeter une initiative identique.

M. Mark Muise: Il n'y a aucune raison.

M. John Herron: Absolument aucune, comme vient de me le dire le député de Ouest Nova.

Nous proposons des initiatives financières et fiscales pour que l'industrie soit à armes égales avec ses concurrents. On a beaucoup dit qu'il était impossible de concurrencer les subventions dispensées par les Corées et la Chine. Ce que je dis? Et alors, peu nous importe. Nous pouvons tenter de percer sur d'autres marchés.

Nous ne voulons pas faire concurrence à des pays qui subventionnent jusqu'à 20 et même 30 p. 100 la construction d'un navire. Ces pays fabriquent des navires qui renferment beaucoup d'acier mais ne sont pas très avancés sur le plan technologique. Leurs bâtiments ne sont pas dotés d'équipement de navigation sophistiqué, à la fine pointe de la technologie, notamment de systèmes hautement perfectionnés de forage utilisés pour l'exploration du sous-sol de la mer ou le forage nécessaire à cette fin. Nous pouvons concurrencer les fabricants de ce genre de navire. Notre main-d'oeuvre est compétitive à cet égard. La seule chose qui n'est pas compétitive, c'est notre régime fiscal, un point, c'est tout.

Je crois sincèrement que, dans ce domaine, le gouvernement devrait prendre deux mesures principales. Premièrement, il devrait fournir un accès viable aux marchés, en créant d'abord les infrastructures nécessaires, comme des voies ferrées et des routes, puis des régimes commerciaux adéquats. C'est une chose dont j'aimerais parler plus particulièrement dans les quelques minutes qui suivent.

• (1345)

Deuxièmement, le gouvernement doit mettre sur pied un régime fiscal nous permettant d'être concurrentiels au plan international. Les initiatives qui ont été proposées avaient été approuvées par un nombre sans précédent d'organismes et de particuliers. Je pense notamment à l'association des armateurs, à l'association des constructeurs de navires, aux syndicats. En fait, en 1997, à St. Andrews, au Nouveau-Brunswick, les dix premiers ministres provinciaux ont voté en faveur de l'élaboration d'une politique nationale de construction navale énonçant les principes fondamentaux que devait respecter le gouvernement du Canada et auxquels il devait donner suite. Je constate avec regret que, jusqu'à maintenant, le gouvernement fédéral n'a rien fait.

Une voix: Aucune suite, rien du tout.

M. John Herron: Aucune suite. On a parlé des raisons pour lesquelles la loi Jones avait été exemptée de l'accord de libre-échange en 1988 et en 1993. Voilà le genre d'explication qu'on a donnée. Tous les députés comprennent que l'Accord de libre-échange est aujourd'hui la pierre angulaire de notre économie, pour ce qui est d'accroître notre commerce avec les Américains. Nos échanges commerciaux avec les Américains totalisent plus de 200 milliards de dollars. Autrefois, ils se chiffraient à seulement 80 milliards de dollars. Nous n'avons pas pu faire entrer cette industrie dans le cadre de l'Accord de libre-échange.

Le gouvernement est au pouvoir depuis plus de six ans. Il n'a pas une seule fois saisi l'occasion pour chercher à améliorer la situation. Il a plutôt blâmé le gouvernement précédent. Pas une seule fois le gouvernement n'a dit qu'il élaborer un accord sectoriel constituerait une très bonne initiative. Le secrétaire parlementaire a mentionné qu'il était impérieux que nous adoptions une démarche sectorielle. Pourquoi ne pas proposer aux Américains de négocier avec eux un accord bilatéral sur certains types de navires? Il pourrait s'agir de plates-formes de forage ou de remorqueurs océaniques. Nous n'avons pas pris d'initiative pour opérer une percée par rapport à la loi Jones.

Je vais exposer très brièvement ce que nous proposons, car mes autres collègues ont fait un travail remarquable en ce sens, à preuve les initiatives qu'ont proposées ma collègue de la circonscription voisine, Saint John, le député de Chicoutimi et le député de Lévis. Plusieurs députés croient fermement que nous devons agir.

D'abord, nous devons élaborer un programme de garantie d'emprunts semblable au programme américain, appelé «Title XI», qui est en vigueur depuis 1936. Les députés savent-ils combien de prêts ont été en défaut de paiement depuis 1936? Depuis 1936, en raison de l'application de cette mesure prudente où les prêts sont garantis par le gouvernement fédéral, il n'y a eu aucun prêt en défaut de paiement. Absolument aucun. Pourquoi aurions-nous peur d'envisager un système qui fonctionne et de l'adopter dans notre pays? Je sais que des gens nous écoutent à la maison, ainsi qu'à la Chambre, et qu'ils ne peuvent pas comprendre pourquoi cette initiative n'a pas été prise.

Je crois que les réformistes conviennent avec moi que notre pays est écrasé par les impôts. Pourquoi voulons-nous imposer une industrie au point où elle n'a aucune chance de rester compétitive? Ce que nous préconisons, c'est une révision des règlements de Revenu Canada sur le crédit-bail et sur l'amortissement accéléré. On obtiendrait ainsi une baisse des impôts. On le fait pour les wagons de train, les ordinateurs, les camions et d'autres. C'est sans précédent.

Je pose de nouveau la question à mes collègues: Pourquoi ne voudraient-ils pas prendre cette initiative qui existe déjà pour d'autres industries? Qu'est-ce qu'ils ont contre cette industrie moderne à la fine pointe de la technologie?

Une révision des règlements de Revenu Canada sur le crédit-bail, comme le programme de garantie de prêts Title XI.

Je reconnais un peu de mérite au gouvernement à cet égard. Il a fait certaines choses avec la Société pour l'expansion des exportations. Selon moi, il devrait essayer de faire la même chose pour le marché intérieur.

J'ai parlé de la nécessité d'avoir un accord bilatéral concernant la loi Jones, qui se résume à trois principes fondamentaux. Premièrement, nous devons parvenir à nous tailler une part de marché. Notre marché intérieur comporte trois éléments. Premièrement, les navires qui sillonnent aujourd'hui les Grands Lacs prennent de l'âge et devront être remplacés ou remis en état. Nous devons avoir une industrie canadienne concurrentielle pour pouvoir profiter de ces possibilités.

Les crédits

• (1350)

Deuxièmement, nous devrions tâcher de conclure un accord bilatéral avec les États-Unis, comme je viens de le mentionner.

Troisièmement, nous pourrions faire concurrence à l'Union européenne, à condition d'avoir un régime fiscal qui nous permette de le faire.

La quatrième chose dont nous avons besoin, et je ne sais vraiment pas où nous la trouverons, c'est du leadership politique. Il ne s'agit plus dans ce débat de déterminer ce qu'il faut faire; il s'agit purement et simplement de savoir qui fera ce qu'il faut faire. Le ministre de l'Industrie devrait se faire le défenseur de cette industrie. S'il ne veut pas diriger cette initiative, alors je suggère qu'il cède sa place à quelqu'un qui se soucie vraiment de cette industrie.

Je suggère que le ministre de l'Industrie laisse le premier ministre diriger cette initiative afin que ce dernier puisse aller chercher l'appui du ministre du Commerce international, du ministre du Revenu national et du ministre des Finances. De cette façon, nous pourrions donner des emplois aux travailleurs de la construction navale en ouvrant les marchés, en abaissant les impôts et en relançant cette industrie.

M. Walt Lastewka (secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement la dernière intervention, dans laquelle mon vis-à-vis a constamment cité l'exemple des wagons de chemins de fer.

Je me demande si le député voudrait que l'on prenne à l'égard des navires les mêmes dispositions qui ont été prises pour la location de wagons et que l'on réduise le rythme accéléré de la construction navale pour le faire passer de 33,3 p. 100 à 10 p. 100. Est-ce la solution qu'il propose pour que la location soit possible?

M. John Herron: Monsieur le Président, le secrétaire parlementaire et moi avons vraiment pu collaborer et nous avons eu des échanges très positifs sur cette même question en octobre 1997. J'admets qu'il veut sincèrement faire avancer ce dossier.

La motion a pour objet d'obtenir l'engagement du gouvernement dans son ensemble à se pencher sur ce dossier.

Nous ne cherchons même pas à définir quelles initiatives sont à étudier au juste. Nous avons fait des propositions très constructives et nous voudrions que le gouvernement dise ce qu'il est en mesure de faire plutôt que déclarer: «On ne peut toucher à cela. Voici ce que prévoit notre politique nationale en matière de construction navale en ce qui concerne les droits de douane ou l'amortissement accéléré, et nous ne pouvons faire davantage.»

En ce qui concerne les wagons de chemins de fer, toutes les mesures susceptibles de stimuler cette industrie pourraient s'appliquer également à la construction navale. Cependant, il faut procéder avec les règlements de Revenu Canada sur la location à long terme et l'amortissement accéléré.

[Français]

M. Antoine Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière, BQ): Monsieur le Président, le député de Fundy—Royal est un défenseur très enthousiaste de la construction navale. Il connaît bien le dossier.

Est-ce qu'il pourrait me dire pourquoi le ministre de l'Industrie dit que la politique va bien, que tout va bien dans la construction navale alors qu'il y a seulement 40 p. 100 de travailleurs dans les chantiers navals et que 60 p. 100 sont au chômage?

Si tout va bien et que rien n'est à changer, comment cela se fait-il que ça aille si mal?

[Traduction]

M. John Herron: Monsieur le Président, ce qui nous préoccupe je crois, et le débat a été très pénible à cet égard, c'est que les initiatives en cause ont reçu l'appui d'un nombre sans précédent de personnes. Comme je l'ai dit, tous les premiers ministres provinciaux ont appuyé les initiatives financières et les autres initiatives à St. Andrews en 1997.

• (1355)

Je n'arrive pas à expliquer le problème, sinon que nous avons besoin d'un leadership politique dans ce dossier.

Je répète qu'il s'agit d'une politique gouvernementale présentée, selon exactement le même libellé, lors des congrès du Parti libéral du Canada de 1993 et de 1998. Je suis convaincu que tous les députés à la Chambre ont déclaré qu'il faudrait revoir la question. En fait, le député de Lévis a même dit qu'il s'agissait d'une priorité du gouvernement. Si c'est une priorité, alors agissons. Une priorité correspond à une mesure qu'on a l'intention de mettre en oeuvre.

Un gouvernement qui entretient un trop grand nombre de priorités n'en a aucune, par définition. Ce que nous demandons à ce gouvernement de transition est de s'engager à faire quelque chose pour l'industrie. Nous avons présenté quatre initiatives. Le gouvernement devrait montrer à la population qu'il a vraiment l'intention de s'occuper de cette question.

Les gouvernements ont un rôle à jouer; ils doivent appuyer un régime fiscal lorsque deux économies régionales profitent d'un avantage naturel. Nous avons des ports, des océans et l'accès à ces marchés. Tout ce qu'il nous faut, c'est un accès solide et durable à nos marchés, grâce à des régimes d'ordre fiscal et commercial.

* * *

LE TRIBUNAL CANADIEN DES DROITS DE LA PERSONNE

Le Président: Avant de passer aux Déclarations de députés, j'ai l'honneur de déposer le rapport annuel du Tribunal canadien des droits de la personne pour 1998.

*Article 31 du Règlement***DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS***[Traduction]***LA FOIRE AGRICOLE DE MILLBROOK**

M. John O'Reilly (Haliburton—Victoria—Brock, Lib.): Monsieur le Président, c'est un honneur pour moi d'informer aujourd'hui la Chambre que le village de Millbrook, dans la circonscription d'Haliburton—Victoria—Brock, célébrera le 150^e anniversaire de sa foire agricole.

Les foires agricoles ont d'abord été établies pour offrir des services et de la formation aux colons de la deuxième vague et des vagues ultérieures. C'est là qu'ils acquéraient les fournitures, le bétail et les semences dont ils avaient besoin et les connaissances sur la façon de les exploiter de façon rentable. La foire de Millbrook a adopté cette notion et est devenue l'une des plus fructueuses de la région.

Il s'agit d'une période spéciale pour la localité à l'approche du XXI^e siècle. Quels que soient les critères utilisés, la foire annuelle de la Millbrook Agricultural Society est une grande championne du genre. Elle continue de refléter le passé tout en inspirant l'avenir.

J'invite tous les Canadiens à profiter de l'occasion merveilleuse que constitue ce 150^e anniversaire pour venir à la foire de Millbrook entre les 11 et 13 juin. Je souhaite aux habitants de Millbrook que leur 150^e foire soit la plus réussie de toutes.

* * *

L'ASSURANCE-EMPLOI

Mme Diane Ablonczy (Calgary—Nose Hill, Réf.): Monsieur le Président, voici le message que j'ai reçu aujourd'hui par courrier électronique d'un Canadien créateur d'emplois frustré:

En tant que petits entrepreneurs, mon épouse et moi-même avons employé 15 personnes à divers titres—permanent, saisonnier et temps partiel—en 1998. Il a toujours été convenu que 11 de ces 15 personnes travailleraient au plus quatre mois. Plusieurs étaient des étudiants, n'avaient aucun autre emploi au cours de l'année et n'auraient donc jamais droit à des prestations d'assurance-emploi. Nous avons néanmoins retenu 856,52 \$ de cotisations d'assurance-emploi sur le salaire de ces personnes et notre entreprise a elle-même contribué 1 199,13 \$.

Ce n'est un secret pour personne que le programme d'assurance-emploi affiche un excédent à l'heure actuelle parce que des changements récents font qu'il est devenu plus difficile d'avoir droit à des prestations et que des cotisations sont perçues auprès de personnes qui n'auront jamais droit à des prestations. Cette mesure absolument injuste pénalise le secteur privé et les ménages les plus pauvres du Canada

* * *

LA CONSTITUTION POLONAISE

Mme Sarmite Bulte (Parkdale—High Park, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureuse de prendre aujourd'hui la parole pour féliciter chaleureusement les Canadiens d'origine polonaise et tous les Polonais dans le monde à l'occasion du 208^e anniversaire de la Constitution polonaise.

Cette constitution a été adoptée le 3 mai 1791. C'est la plus ancienne constitution d'Europe et il n'y en a qu'une plus ancienne dans le monde entier.

La Constitution polonaise a grandement contribué au développement des traditions parlementaires. À cet égard, elle enrichit le patrimoine dont s'enorgueillissent les Canadiens d'origine polonaise et elle confirme les libertés et les valeurs fondamentales qui nous sont chères.

Ces dernières années, la Pologne a vécu des changements enthousiasmants. Elle a vu sa tradition démocratique rétablie et elle est maintenant un membre estimé de l'OTAN. Les Polonais et les Canadiens d'origine polonaise ont beaucoup à célébrer aujourd'hui.

Puisse l'événement mémorable que nous célébrons aujourd'hui renforcer notre détermination à maintenir ces valeurs communes qui nous sont chères et resserrer les liens entre nos deux cultures. Je souhaite mes meilleurs vœux à ceux qui célèbrent cet anniversaire.

* * *

LA LÉGION ROYALE CANADIENNE

M. Lynn Myers (Waterloo—Wellington, Lib.): Monsieur le Président, la filiale 229 des Dames auxiliaires de la Légion royale canadienne a été fondée en 1939. Récemment, elle a célébré son 60^e anniversaire à Elora, dans ma circonscription.

● (1400)

Formée afin de soutenir la cause de la Seconde Guerre mondiale, la filiale 229 des Dames auxiliaires a travaillé fort pendant de nombreuses années et a été extrêmement active au sein de la collectivité. Elle continue d'organiser beaucoup de collectes de fonds pour des causes nobles à Elora et dans les environs.

J'exhorte tous les Canadiens, notamment les électeurs de ma circonscription, à se joindre à moi pour féliciter ces femmes courageuses et travaillantes, dont bon nombre ont servi cette cause pendant une bonne partie de leur vie. Les nombreux efforts qu'elles déploient ne passent pas inaperçus. Nous devons être constamment reconnaissants aux Canadiens qui, comme ces femmes et les membres de la filiale 229 des Dames auxiliaires, ont contribué à faire du Canada un endroit où il fait si bon vivre.

* * *

LA JOURNÉE MONDIALE DE LIBERTÉ DE PRESSE

Mme Sue Barnes (London-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, c'est aujourd'hui la Journée mondiale de liberté de presse. Instituée en 1993, cette journée nous donne l'occasion de reconnaître les extraordinaires sacrifices qui sont faits dans la lutte pour la liberté de parole.

Le thème de cette année, la violence contre les journalistes, met en évidence un grave problème dans nombre de pays. L'an dernier, 27 journalistes ont été tués dans l'exercice de leurs fonctions, au nombre desquels figure l'ancien rédacteur en chef de la publication *Indo-Canadian Times*. Les journalistes courent le risque d'être arrêtés arbitrairement, menacés, agressés, harcelés, voire torturés.

À l'heure actuelle, au moins 117 journalistes sont derrière les barreaux dans 25 pays.

Au Canada, la liberté de la presse est un droit garanti par l'article 2 de la Charte des droits et libertés. Parfois, nous considérons cette liberté comme allant de soi, mais il ne faut jamais oublier l'importance qu'elle revêt pour notre société démocratique.

Aujourd'hui, nous demandons aux gouvernements de tous les pays de respecter leurs engagements envers la liberté de la presse, notamment à ceux qui empêchent toujours leurs citoyens de jouir pleinement de ce droit.

Je salue le courage, l'intégrité et l'engagement de tous les journalistes.

* * *

LES AFFAIRES AUTOCHTONES

M. John Cummins (Delta—South Richmond, Réf.): Monsieur le Président, j'ai suivi le débat des deux dernières semaines sur le traité des Nisga'a, qui s'est déroulé à l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique. Ce que j'ai vu n'est pas encourageant.

L'Assemblée législative de la province a été placée devant le fait accompli par des ministres qui, eux-mêmes, saisissaient mal les répercussions du traité et ne toléraient pas les préoccupations légitimes de l'opposition libérale.

La décision de reporter l'étude du traité au Parlement à l'automne était un aveu évident de la part du gouvernement qu'il n'était pas prêt à faire face au Parlement quant aux détails des concessions.

Les limites imposées à l'accès à la Charte des droits et libertés, la diminution de la portée des revendications territoriales des nations voisines, la création d'un nouvel ordre de gouvernement non compatible et la fin des pêches publiques sont autant de questions qui doivent être réglées avant que le traité ne forme partie intégrante de la Constitution.

Le traité prévoit qu'il ne peut y avoir de modification sans le consentement des Nisga'a, une importante dérogation à la souveraineté du Canada.

La ministre des Affaires indiennes avait la chance de négocier un bon traité, mais elle l'a ratée. Elle le sait et elle sait aussi qu'il faudra plus qu'un été de manipulation des médias pour réparer cette erreur.

* * *

[Français]

M. BOB WHITE

M. Yves Rocheleau (Trois-Rivières, BQ): Monsieur le Président, nous apprenons aujourd'hui que M. Bob White, président du Conseil du travail du Canada, quittera son poste jeudi, dans le cadre du congrès du CTC qui se tient actuellement à Toronto.

Président d'un regroupement syndical qui représente plus de 2,4 millions de travailleuses et de travailleurs canadiens et québécois, Bob White a, pendant 48 ans, lutté pour des conditions de travail justes et équitables pour tous.

Article 31 du Règlement

Homme de probité, il a toujours su comprendre les nouvelles réalités du marché du travail présent et de demain. Il a aussi su comprendre, au-delà de nos différends constitutionnels, la réalité et les exigences du Québec moderne. Grand démocrate, il a su reconnaître le droit du Québec à l'autodétermination et respecter son processus démocratique.

À quelques jours de son départ à titre de président du CTC, le Bloc québécois tient à saluer cet homme qui s'est dévoué à la promotion et à l'avancement de valeurs fondamentales comme la justice sociale, l'équité, l'égalité et la solidarité. Ce sont des valeurs que nous partageons avec lui.

* * *

LE MOIS DE LA COMMUNICATION

M. Paul DeVillers (Simcoe-Nord, Lib.): Monsieur le Président, le mois de mai est celui de la communication, un thème particulièrement important dans le contexte d'un monde en évolution rapide. Mais, au-delà des progrès technologiques gigantesques accomplis au cours de ce siècle, n'est-il pas opportun de se demander si le moment ne serait pas venu de redéfinir la communication humaine?

On a beau pouvoir communiquer d'un bout à l'autre de la planète, on en oublie parfois le sens premier de la communication, celui de se comprendre: se comprendre entre puissances mondiales, entre générations, entre parents et enfants et entre partie patronale et partie syndicale.

Bref, le temps n'est-il pas venu de revenir à l'essentiel dans cet art de communiquer, soit celui avant tout de se comprendre en vue de résoudre les conflits et les problèmes de manière pacifique.

* * *

• (1405)

[Traduction]

LE KOSOVO

M. Deepak Obhrai (Calgary-Est, Réf.): Monsieur le Président, au cours du dernier mois et demi, le monde a assisté à une tragédie que peu de personnes auraient pu imaginer à l'aube du nouveau millénaire. Un nettoyage ethnique systématique est en cours au Kosovo. Du jour au lendemain, des enfants, des femmes et des personnes âgées sont devenus des réfugiés. Leurs espoirs et leurs aspirations ont été réduits à néant. Pourquoi? À cause des ambitions politiques d'un dictateur.

Aujourd'hui, c'est en tant que Canadien que j'exprime ma fierté parce que mon pays se montre à la hauteur de la situation et offre nourriture, sécurité et abri à ceux qui sont exilés dans des camps de réfugiés. Demain, le Canada accueillera les 5 000 premiers réfugiés du Kosovo. Ces gens éprouvés trouveront un refuge sûr au Canada pendant que nos braves soldats se battent pour leur redonner leurs maisons.

Au nom de l'opposition officielle, je tiens à souhaiter la bienvenue au Canada à ces réfugiés. Nous prions pour que la paix revienne dans leur patrie afin qu'ils puissent rentrer chez eux et reconstruire leur vie. Bienvenue au Canada.

Article 31 du Règlement

[Français]

LE KOSOVO

M. Benoît Serré (Timiskaming—Cochrane, Lib.): Monsieur le Président, vendredi dernier, le Canada acceptait d'accueillir 5 000 réfugiés du Kosovo, dont les conditions de vie ont atteint un seuil critique dans des camps bondés et insalubres.

Le Canada démontre ainsi sa solidarité envers une population qui a besoin de beaucoup plus que d'un simple soutien moral. Le Canada a clairement établi que la vie de ces gens était en danger là-bas.

En passant à l'action, le Canada démontre, une fois de plus, son sens d'accueil et d'ouverture sur le monde à des moments critiques.

Nous attendons incessamment une population qui souffre beaucoup, et pas de doute que le gouvernement a parlé et agi au nom de toute la population canadienne.

Les gestes spontanés et les témoignages nombreux de Canadiennes et Canadiens prouvent au monde entier que nous sommes sensibilisés au sort d'autres personnes sur notre planète.

* * *

[Traduction]

LE PROGRAMME D'EMPLOI D'ÉTÉ

M. Nelson Riis (Kamloops, Thompson and Highland Valleys, NPD): Monsieur le Président, chaque année, à cette époque-ci, des centaines de milliers de jeunes Canadiens attendent avec impatience le programme d'emploi d'été. Les petites entreprises attendent aussi les étudiants avec impatience, tout comme les organismes sans but lucratif et bien d'autres. Tout le monde profite de ce programme.

Le problème, du moins en Colombie-Britannique et au Yukon, c'est que les fonds n'ont pas encore été attribués. Les montants n'ont pas été annoncés. Toutes sortes de projets qui devraient démarrer aujourd'hui ne démarrent pas. Ils ne démarrent pas demain non plus, mais à une date encore inconnue.

Tous les efforts de planification et de programmation consacrés au programme d'emploi d'été sont en quelque sorte perdus. Les étudiants se sentent floués. Ils nous téléphonent pour nous demander ce qui se passe. Ils veulent savoir si les projets ont été approuvés.

Au nom de la population de la Colombie-Britannique et du Yukon, j'exhorte le ministre et son personnel à annoncer les budgets le plus rapidement possible.

[Français]

LE RÉSEAU TVA

Mme Caroline St-Hilaire (Longueuil, BQ): Monsieur le Président, au cours de la fin de semaine, TVA inaugurerait, de manière officielle, le lancement de son signal à travers tout le Canada, licence qui lui a été octroyée par le CRTC tout récemment.

Le Bloc québécois est heureux d'adresser aujourd'hui ses félicitations à toutes les personnes qui, de près ou de loin, ont permis la réalisation de cette initiative attendue depuis longtemps.

Le Bloc québécois est particulièrement heureux pour ces 618 000 personnes qui vivent à l'extérieur du Québec et qui ont le français comme langue d'usage à la maison. Un nouveau signal de radiodiffusion en français en Amérique du Nord reste un exploit. Dans ce cas précis, il enrichit le paysage audiovisuel des communautés francophones et acadienne et des francophiles, permettant ainsi un meilleur équilibre entre les signaux anglais et français auxquels ils ont accès.

TVA s'est engagé à desservir de manière concrète les communautés francophones et acadienne. Le Bloc québécois salue l'initiative de TVA et espère que, de cette collaboration entre le radiodiffuseur le plus populaire du Québec, l'auditoire québécois et l'auditoire francophone hors Québec, naîtra une nouvelle solidarité qui renforcera la francophonie du Québec et du Canada.

* * *

[Traduction]

L'ALTERNATIVE UNIE

M. Steve Mahoney (Mississauga-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, la fin de semaine dernière, les soi-disant militants du Parti réformiste ont eu l'occasion d'exprimer leur point de vue au sujet du plan Anderson pour l'union de la droite. Bon nombre de militants ont rejeté sans détours ce programme d'action bête et opportuniste qui a pour objet de chercher à prendre le pouvoir.

À une assemblée publique locale ayant eu lieu à Edmonton, un député réformiste a dit «à mon avis, l'Alternative unie menace la cause même qui m'a amené à m'engager». Un autre réformiste qui s'oppose à l'alternative unie a déclaré «nous voulons participer à toute l'élaboration de la politique du parti. Nous ne voulons pas être gouvernés. Nous désirons plutôt être représentés». Selon une femme de Calgary, «les partis politiques ne sont pas faits pour être fusionnés». Ils doivent demeurer distincts, afin que l'on sache bien quelles sont leurs opinions et leurs idées. Les conservateurs et les réformistes «se mêlent aussi bien que l'huile et l'eau».

Si le chef du Parti réformiste croit qu'il est important d'écouter ses militants, il devrait ouvrir grand ses oreilles, car ceux-ci lui disent que l'Alternative unie ne fonctionnera tout simplement pas.

Article 31 du Règlement

• (1410)

[Français]

L'INDUSTRIE DE L'ALUMINIUM

M. André Harvey (Chicoutimi, PC): Monsieur le Président, vendredi dernier, à Chicoutimi, le gouvernement fédéral, par la voix de son secrétaire d'État, a décidé de considérer la transformation de l'aluminium comme un objectif majeur pour l'avenir de notre pays.

En effet, le secrétaire d'État au développement économique a exigé de la part des ministères à vocation économique de réaliser, en collaboration avec le Conseil national de recherches, une carte routière des technologies de transformation de l'aluminium qui va aider tous les investisseurs potentiels au pays à faire de la transformation de l'aluminium un des objectifs majeurs.

Je me permets de remercier tous ceux qui ont travaillé avec moi, particulièrement les amis de ma région, M. Marcel Demers, M. Lucien Gendron, M. Pierre Tremblay et M. André Tremblay de la compagnie Alcan.

Je veux aussi souligner l'excellent travail de mon collègue, le secrétaire d'État au développement économique, pour la reconnaissance de la transformation de l'aluminium comme étant un élément clé de l'avenir économique au pays.

* * *

[Traduction]

L'ANNÉE INTERNATIONALE DES PERSONNES ÂGÉES

M. Gurbax Singh Malhi (Bramalea—Gore—Malton—Springdale, Lib.): Monsieur le Président, nous soulignons en 1999, à l'occasion de l'Année internationale des personnes âgées, l'importance croissante des aînés dans la société d'aujourd'hui.

Pour marquer cette occasion, Via Rail Canada vient de lancer le programme d'accompagnement à l'intention des aînés. Ainsi, lorsqu'une personne âgée achète un billet plein tarif pour aîné, la personne qui l'accompagne voyage gratuitement.

J'encourage tous les paliers d'administration au Canada à adopter des programmes incitatifs en faveur des aînés pendant cette année spéciale qui leur est consacrée. Diverses municipalités, dont celles de ma circonscription de Bramalea—Gore—Malton—Springdale, par exemple, devraient envisager la possibilité d'offrir aux aînés des programmes spéciaux de transport en commun. Nous pourrions ainsi manifester à nos aînés le respect qu'ils méritent pour le dévouement et l'ardeur à la tâche dont ils ont fait preuve au fil des ans pour faire du Canada le meilleur pays au monde.

[Français]

L'OFFICE NATIONAL DU FILM

M. Mauril Bélanger (Ottawa—Vanier, Lib.): Monsieur le Président, c'est avec fierté que j'offre aujourd'hui nos meilleurs vœux à l'Office national du film du Canada, à l'occasion de son 60^e anniversaire.

Depuis 1939, l'ONF a joué un rôle prépondérant dans le développement de l'industrie canadienne et internationale du cinéma, tant sur le plan artistique que technique.

À ce jour, l'ONF s'est mérité 3 861 prix au Canada et à l'étranger, dont dix Oscars. Et le compte se poursuit: le court métrage d'animation, intitulé *When the Day Breaks* fait partie de la compétition officielle pour une Palme d'or au prochain Festival international du film de Cannes.

À l'occasion de ce 60^e anniversaire, il importe que nous rendions un hommage particulier à l'histoire de l'ONF. Les John Grierson, Norman McLaren, Claude Jutra et Kathleen Shannon, pour n'en nommer que quelques-uns, ont légué un patrimoine cinématographique dont nous avons maintes raisons d'être fiers.

Bravo et bon 60e!

* * *

[Traduction]

LE DÉCÈS DE GORDON OLMSTEAD

M. Peter Goldring (Edmonton-Est, Réf.): Monsieur le Président, au cours de la Seconde Guerre mondiale, la marine marchande du Canada a essuyé davantage de pertes que tout autre service de guerre.

Ils étaient, dans la solitude et le froid, la cible constante des sous-marins ennemis. Le simple tremblement du navire, lors de l'explosion d'une torpille, était le seul avertissement du sort sinistre qui attendait les plus chanceux. Ils avaient de la chance parce que tant qu'il y avait la vie il y avait encore de l'espoir. Pour d'autres, le tremblement annonçait que le fond de l'océan serait à jamais leur tombeau. Certains survivants allaient croupir dans les prisons infernales de l'ennemi jusqu'à la fin de la guerre.

Gordon Olmstead a survécu aux torpilles et aux prisons. Il est rentré au pays lutter pour les droits des anciens combattants. Il excellait à la tâche et le projet de loi C-61 est là pour le prouver.

Gordon Olmstead est décédé le 24 avril. Comme il conviendrait de rebaptiser le projet de loi C-61 «Loi Gordon Olmstead»!

* * *

[Français]

LE FORUM JEUNESSE DU BLOC QUÉBÉCOIS

M. Bernard Bigras (Rosemont, BQ): Monsieur le Président, le Conseil général du Forum Jeunesse du Bloc québécois se tenait cette fin de semaine à Sorel. Nous aimerions remercier toutes les personnes qui ont contribué à la réussite de cet événement. Les participantes et participants ont eu l'occasion de prendre position

Questions orales

sur différents sujets d'actualité, en plus de discuter des chantiers de réflexion en cours au Bloc québécois.

Le Bloc québécois souligne l'élection d'Apraham Niziblian à la présidence du conseil exécutif du Forum Jeunesse. Du même coup, nous aimerions remercier le président sortant, Mathieu Alarie, pour son apport au Forum Jeunesse tout au long de la dernière année. Finalement, nous félicitons la vice-présidente, M^{me} Sandra Hernandez pour sa réélection à l'exécutif du Forum Jeunesse.

Soulignons que les membres du conseil exécutif du Forum Jeunesse, en plus de refléter les différentes régions du Québec, sont représentés par une majorité de femmes. Voilà un bel exemple de représentativité de la population au sein d'organismes politiques.

Je dis depuis longtemps que nous devons réduire les impôts. Les impôts des particuliers sont beaucoup plus élevés chez nous qu'aux États-Unis.

Il a dit que nous étions de plus en plus en arrière par rapport aux Américains. En fait, si le ministre des Finances faisait son travail, la famille canadienne moyenne aurait 28 000 \$ de plus dans ses poches qu'elle n'en a maintenant sous la politique des impôts élevés du ministre des Finances.

Pourquoi le premier ministre ne donne-t-il pas raison, pour une fois, au ministre de l'Industrie en admettant que les impôts sont trop élevés et qu'il faut les réduire dès maintenant pour les familles et les entreprises canadiennes?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, nous réduisons les impôts de façon raisonnable parce que nous ne voulons pas nous retrouver de nouveau avec un déficit.

Nous savons toutefois qu'il y a, dans la société, des problèmes sur lesquels nous devons nous pencher. Le gouvernement libéral pense aux plus démunis, bien que ce ne soit pas là une des grandes préoccupations du Parti réformiste.

La réalité des deux dernières années est que 600 000 Canadiens qui payaient des impôts auparavant n'en paient plus. Nous avons aussi éliminé la surtaxe de 3 p. 100 qui avait été imposée par un gouvernement de droite. Maintenant nous avons un crédit d'impôt de. . .

Le Président: Le député de Fraser Valley a la parole.

M. Chuck Strahl (Fraser Valley, Réf.): Monsieur le Président, le ministre de l'Industrie sait que la famille canadienne moyenne a 28 000 \$ de moins dans ses poches que la famille américaine moyenne.

Le ministre des Finances semble maintenant se rendre compte que quelque chose ne va pas et il dit qu'il espère pouvoir rencontrer quelqu'un très bientôt pour discuter de la question.

Il a eu six ans pour organiser des rencontres. Il a eu six ans pour agir pendant que le niveau de vie des Canadiens dégringolait à cause de sa politique des impôts élevés.

Quand le premier ministre interviendra-t-il pour dire que trop, c'est trop et que son gouvernement est prêt à réduire dès maintenant le fardeau fiscal des entreprises et des familles Canadiennes?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, je ne dirai jamais que trop, c'est trop, surtout pas lorsqu'il est question d'un bon gouvernement. On n'a jamais assez d'un bon gouvernement, mais un bon gouvernement ne s'occupe pas seulement d'un élément de la société.

Nous ne nous soucions pas seulement des riches. Nous nous soucions aussi des pauvres. C'est pourquoi la question des soins de santé nous préoccupe. Lorsque les députés d'en face font des comparaisons avec les Américains, ils ne disent pas aux Canadiens que 40 millions d'Américains n'ont absolument aucune assurance-maladie, alors que tous les Canadiens sont couverts au Canada. Nous avons une très bonne histoire à raconter aux Américains.

M. Jason Kenney (Calgary-Sud-Est, Réf.): Monsieur le Président, il est un peu facile pour un membre du club des millionnaires

QUESTIONS ORALES

• (1415)

[Traduction]

LA FISCALITÉ

M. Chuck Strahl (Fraser Valley, Réf.): Monsieur le Président, le ministre de l'Industrie et le ministre des impôts recommencent leur petit jeu. C'est dommage que ce soit les contribuables qui doivent payer le prix pendant que les deux hommes commencent à se disputer le poste de futur chef du parti, même si la course à la direction n'a pas encore été annoncée.

Durant le week-end, le ministre de l'Industrie a admis que la politique des impôts élevés du ministre des Finances forçait les jeunes à quitter le Canada pour aller s'installer aux États-Unis, où les impôts sont moins élevés. Le ministre de l'Industrie a dit que nous avons besoin de réductions d'impôts maintenant, alors que le ministre des Finances dit que tout est bien.

Le premier ministre va-t-il intervenir et déclarer un vainqueur? Réduira-t-il les impôts maintenant, comme le veut le ministre de l'Industrie, ou maintiendra-t-il le statu quo, comme le fait le ministre des Finances depuis six ans?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, nous avons déjà commencé à réduire les impôts. Je ne sais pas où était le député.

Nous avons réduit les cotisations à l'assurance-emploi de 3,07 \$ à 2,55 \$. Nous réduirons les impôts de 16 milliards de dollars sur les trois prochaines années. Je vais donner un exemple. Une famille de quatre dont le revenu s'élève à 60 000 \$ verra ses impôts fédéraux diminuer de presque 10 p. 100 cette année.

De plus, nous avons établi un crédit d'impôt pour aider les familles pauvres et augmenter le revenu de ceux qui sont au bas de l'échelle. Nous avons aussi présenté un budget équilibré. Ce n'est pas mal.

M. Chuck Strahl (Fraser Valley, Réf.): Monsieur le Président, c'est dommage que le premier ministre n'ait pas vu la lumière comme le ministre de l'Industrie. Je vais vous citer ce que ce dernier a dit durant le week-end:

Questions orales

des banquettes ministérielles de verser des larmes de crocodiles en parlant de la pauvreté au Canada, mais il est difficile de rester. . .

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Je prie l'honorable député d'être plus judicieux dans le choix de ses mots.

M. Jason Kenney: Ils sont susceptibles. Le ministre de l'Industrie nous a dit tout d'abord que les impôts aident la productivité du Canada. Pressé par le ministre des Finances, il a fait volte-face et a déclaré que la productivité constituait réellement un problème après avoir dit que la productivité du Canada avait chuté au niveau de celle du Mississippi. Et voilà qu'il nous dit maintenant que nous devrions réduire les impôts au niveau de ce qu'ils sont aux États-Unis.

• (1420)

Je ne comprends pas très bien. Le ministre de l'Industrie peut-il nous dire s'il a fait volte-face aujourd'hui?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, avant d'être lui-même élu à la Chambre, le député était le premier à craindre que le Parti libéral n'ait recours à l'augmentation des impôts pour réduire le déficit.

Nous avons réduit le déficit de 42 milliards de dollars tout en réduisant également les impôts. Le député devrait se souvenir de ses propres écrits.

M. Jason Kenney (Calgary-Sud-Est, Réf.): Monsieur le Président, je présume que le premier ministre ne remplit pas lui-même sa déclaration de revenus. S'il l'avait fait et qu'il l'avait déposée la semaine dernière, il saurait que, comme c'est le cas pour la plupart des Canadiens, il a payé encore plus d'impôts cette année en raison du non-ajustement des tranches d'imposition au taux d'inflation et de l'augmentation des cotisations au RPC.

Pourquoi le premier ministre nie-t-il d'un côté que nous avons besoin d'un allègement fiscal réel, alors que de l'autre côté, son ministre de l'Industrie nous dit que la productivité du Canada traîne en raison de la lourdeur de notre fardeau fiscal qui tue les emplois?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Le député rate encore le coche, monsieur le Président. Nous avons augmenté l'exemption personnelle de base de 675 \$ pour tous les contribuables et il n'y a donc plus de problèmes en ce qui a trait au non-ajustement des tranches d'imposition au taux d'inflation. Le député devrait mieux se préparer avant de prendre la parole à la Chambre des communes.

* * *

[Français]

L'ASSURANCE-EMPLOI

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, des données rendues publiques au cours de la fin de semaine indiquent que seulement 15 p. 100 des jeunes qui cotisent à l'assurance-emploi ont droit à des prestations, alors que 100 p. 100 paient des cotisations.

Comment le premier ministre peut-il justifier les politiques de quotas, de coupures, de harcèlement des chômeurs, en particulier

des jeunes, de la part du ministre du Développement des ressources humaines qui prétend s'occuper et être préoccupé du sort des jeunes?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, nous avons mis de l'ordre dans le programme de l'assurance-emploi et il fonctionne beaucoup mieux. Il y a toujours des problèmes qui surgissent lorsque nous faisons des réformes, mais nous n'avons pas eu peur d'en faire. Nous regardons à ce moment-ci à des ajustements possibles.

La réalité est que le système fonctionne beaucoup mieux, maintenant qu'on calcule les heures plutôt que les journées de travail. Il y a plus de gens qui ne se qualifiaient pas auparavant qui, maintenant, se qualifient et qui ont beaucoup plus de flexibilité qu'autrefois. Aucun système n'est parfait, mais celui que nous avons à l'heure actuelle fonctionne bien. S'il y a des améliorations à faire, le ministre et les autres membres du Cabinet ont l'intention de. . .

Le Président: L'honorable chef du Bloc québécois a la parole.

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, c'est exactement l'inverse. Depuis la réforme, tous les jeunes paient des cotisations, mais le taux de ceux qui ont droit à des prestations a diminué de façon radicale, soit à 15 p. 100 seulement.

Le premier ministre s'aperçoit-il que le taux de chômage des jeunes a diminué deux fois moins vite que celui des autres groupes d'âge? Est-ce que c'est cela, s'occuper des jeunes? C'est de cela dont le premier ministre est fier?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, ce dont je suis fier, c'est qu'autrefois nous avions un système strictement pour aider ceux qui ne travaillaient pas et que nous n'avions aucune mesure active pour créer des emplois pour les jeunes. Je suis heureux de voir que le député confirme qu'il y a eu une réduction du taux de chômage au Canada, aussi bien chez les adultes que chez les jeunes.

M. Paul Crête (Kamouraska—Rivière-du-Loup—Témiscouata—Les Basques, BQ): Monsieur le Président, entre les beaux discours du gouvernement fédéral et la réalité quotidienne des jeunes, il y a toute une marge. Avant les réformes, 84 p. 100 des jeunes cotisaient au régime d'assurance-emploi et 50 p. 100 touchaient des prestations. Maintenant, c'est 100 p. 100 des jeunes employés qui paient, mais seulement 15 p. 100 des jeunes chômeurs qui touchent des prestations.

Est-ce que c'est ça, pour le premier ministre, la société canadienne qui s'occupe bien des jeunes?

[Traduction]

Mme Bonnie Brown (secrétaire parlementaire du ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, je rappelle au député d'en face que le nombre d'emplois créés pour les jeunes a augmenté de 7 p. 100 l'an dernier. C'était le meilleur résultat en 20 ans. Depuis que nous avons été portés au pouvoir, le taux de chômage chez les jeunes a diminué de plus de 3 p. 100.

L'emploi chez les jeunes est encore un champ d'intérêt particulier pour notre gouvernement. À cet égard, nous luttons sur deux fronts avec, d'une part, la stratégie Emploi-jeunesse, pour donner du travail aux jeunes et, d'autre part, la Stratégie canadienne pour

Questions orales

l'égalité des chances, afin d'augmenter leurs possibilités de faire des études.

[Français]

M. Paul Crête (Kamouraska—Rivière-du-Loup—Témiscouata—Les Basques, BQ): Monsieur le Président, on connaît la préoccupation du premier ministre de vouloir passer à l'histoire. Au lieu de s'attaquer à toutes sortes de projets extravagants, pourquoi le premier ministre ne redonne-t-il pas tout simplement aux jeunes l'argent qu'il a pris dans leurs poches en leur faisant payer des cotisations d'assurance-emploi pour lesquelles ils n'ont pratiquement aucune chance de retirer des bénéfices?

• (1425)

[Traduction]

Mme Bonnie Brown (secrétaire parlementaire du ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, les députés du Bloc ont la même attitude que d'habitude.

Ce sont des gens qui pensent que les jeunes devraient recevoir davantage d'assurance-emploi. De ce côté-ci de la Chambre, nous pensons que les jeunes Canadiens devraient avoir toutes les chances de faire de bonnes études et d'obtenir un bon travail. C'est ainsi que nous essayons de les aider.

* * *

LE KOSOVO

Mme Alexa McDonough (Halifax, NPD): Monsieur le Président, ma question s'adresse au premier ministre. On préconise de plus en plus une solution diplomatique à la crise au Kosovo. On reconnaît de plus en plus qu'un compromis s'impose pour régler pacifiquement le conflit.

Viktor Tchernomyrdine, Koffi Annan, Mary Robinson, Jesse Jackson et notre ministre des Affaires étrangères ont réclamé un compromis. Le Canada fera-t-il une solide contribution à l'élan diplomatique et insistera-t-il sur une suspension immédiate des bombardements?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, c'est exactement ce que nous faisons actuellement. Nous faisons la meilleure contribution possible. Nous avons été parmi les premiers à écarter l'idée d'une force de l'OTAN et à préconiser celle d'une force internationale. Tout le monde l'a acceptée.

La semaine dernière, le ministre des Affaires étrangères était à Moscou avec M. Annan, des Nations Unies, et le ministre des Affaires étrangères de Grèce. Il a rencontré ses homologues et ils ont discuté de la possibilité de trouver une solution.

La solution appartient au président de la Yougoslavie, qui devrait mettre fin aux meurtres et à la purification ethnique. Il devrait retirer ses troupes. Dès qu'il le fera, les Kosovars pourront retourner chez eux en paix et les bombardements cesseront.

Mme Alexa McDonough (Halifax, NPD): Monsieur le Président, chaque jour, des images de mort, de misère et de désespoir

parmi les civils témoignent du besoin urgent de trouver une solution diplomatique. Nous devons remuer ciel et terre pour rétablir la paix.

Le Canada contribuera-t-il à l'élan diplomatique et fera-t-il preuve d'audace? Le Canada réclamera-t-il une suspension immédiate des bombardements?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, nous faisons tout notre possible pour contribuer à la solution diplomatique, mais il irait entièrement à l'encontre du but recherché de cesser unilatéralement les activités de l'OTAN.

Jusqu'à l'accord de Rambouillet, Milosevic attendait et attendait pendant qu'il procédait à la purification ethnique. C'est pour cette raison que nous avons dû lancer les frappes aériennes. Ce n'est pas en les arrêtant que nous pourrions l'amener à négocier. Il veut terminer son travail avant de négocier, et nous voulons que les Kosovars retrouvent leur liberté, chez eux, au Kosovo.

* * *

LA CONSTRUCTION NAVALE

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Monsieur le Président, le Canada a été critiqué dernièrement à cause de sa faible productivité. Nous savons tous que les impôts élevés et les politiques inefficaces tuent la productivité.

Prenons simplement l'exemple de l'industrie de la construction navale au Canada, où la productivité tombera à zéro sous peu. Pourquoi? Parce que le gouvernement en place n'a rien fait pour mettre en oeuvre une politique nationale concernant la construction navale.

Le ministre de l'Industrie va-t-il donner suite aux politiques adoptées par son parti lors des congrès de 1993 et de 1998, et mettre en oeuvre une nouvelle politique nationale concernant la construction navale qui remettra les Canadiens au travail?

L'hon. John Manley (ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, il existe bel et bien une politique relative à la construction des navires. Les avantages fiscaux et autres accordés à cette industrie ressemblent à ceux que nous donnons à d'autres secteurs industriels. Nous en attendons des résultats satisfaisants.

Je m'étonne que la députée revienne avec insistance sur cette question, parce qu'elle répète sans cesse qu'elle ne veut pas de subventions pour cette industrie. Pourtant, à chaque fois, ses propositions ne sont qu'un programme de subventions à peine déguisé.

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Monsieur le Président, le ministre et les députés sauront que cette industrie ne demande aucune subvention.

Elle veut simplement avoir droit aux mêmes incitatifs fiscaux qui sont accordés aux autres industries, notamment dans les secteurs de la haute technologie et de la R-D.

Des milliers de Canadiens retourneraient au travail si l'industrie de la construction navale bénéficiait d'un traitement équitable. Le ministre se décidera-t-il à agir correctement et à traiter cette industrie avec autant de respect que le fait son ministère à l'endroit des autres industries?

Questions orales

L'hon. John Manley (ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, oui et nous le faisons déjà. La députée n'est pas au courant des changements qui ont eu lieu.

Je lui dirai que la Société pour l'expansion des exportations, dont est chargé mon collègue, le ministre du Commerce international, a amélioré l'aide accordée en y ajoutant un financement pour la réparation de navires.

• (1430)

Que dit à ce propos Peter Cairns, président de l'Association des chantiers maritimes canadiens? Il dit que c'est une excellente initiative qui avantagera toute l'industrie canadienne. Selon lui, c'est un pas dans la bonne direction, dans un domaine où le Canada est passé maître.

Monsieur le Président, les gens d'en face ne savent même pas ce que nous faisons.

* * *

LA FISCALITÉ

Mme Diane Ablonczy (Calgary—Nose Hill, Réf.): Monsieur le Président, ceux d'en face devraient commencer à écouter les Canadiens, qui sont écrasés par les impôts et ne tiennent pas à entendre des statistiques habilement choisies pour camoufler la réalité. Les Canadiens viennent tout juste de produire leurs déclarations d'impôt. Ils sont conscients de ce qui se passe et savent bien qu'aucun allègement d'impôt n'est en vue.

Quand le gouvernement va-t-il faire preuve de réalisme et proposer un plan d'action solide pour accorder de véritables allègements fiscaux aux Canadiens?

M. Tony Valeri (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, si le député veut bien se reporter aux derniers budgets, il se souviendra que le gouvernement a déjà réduit le fardeau fiscal des Canadiens de 16,5 milliards de dollars. Nous avons toujours dit que c'est là le moins que nous puissions faire et nous entendons poursuivre dans cette voie.

Je rappelle que lorsque le gouvernement actuel est entré en fonctions, il a hérité un déficit de 42 milliards de dollars. Nous avons réalisé l'équilibre budgétaire, puis nous avons réduit les impôts. La première chose à faire était de réinvestir dans les soins de santé, ce que souhaitaient les Canadiens. Le gouvernement l'a fait et continuera de le faire.

Mme Diane Ablonczy (Calgary—Nose Hill, Réf.): Monsieur le Président, c'est exact. Le gouvernement a effectivement fait le moins possible pour réduire les impôts des Canadiens, après avoir dépensé des milliards de dollars pour des choses superflues et après avoir sabré dans les budgets de la santé et de l'éducation.

Ce que les Canadiens veulent, c'est que le gouvernement leur rende les milliards de dollars d'excédent et d'argent gaspillé, pour qu'ils puissent subvenir eux-mêmes aux besoins de leurs familles.

M. Tony Valeri (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement a déjà

réduit les impôts de 16,5 milliards de dollars et continuera de les réduire.

Je rappelle brièvement ce que déclarait récemment le député d'Okanagan—Coquihalla au sujet du dernier budget. Il disait que le gouvernement avait accru de 12,5 milliards de dollars des dépenses de programmes douteuses au départ. Le Parti réformiste montre ses vraies couleurs. Pour lui, l'augmentation de 11,5 milliards de dollars des budgets de la santé représente une dépense douteuse.

La seule chose qui est douteuse est que le Parti réformiste puisse jamais se retrouver de ce côté-ci de la Chambre. Cette hypothèse est des plus improbables. En fait, elle ne se réalisera jamais.

* * *

[Français]

LES CLAUSES «ORPHELIN»

M. Richard Marceau (Charlesbourg, BQ): Monsieur le Président, la situation des jeunes sur le marché du travail n'est pas facile, on le sait. Non seulement l'assurance-emploi ne leur fait plus de place mais, peu à peu, les conventions collectives se sont meublées de clauses «orphelin» qui accordent aux jeunes un statut particulier dans le sens négatif du terme.

Est-ce que le premier ministre ne reconnaît pas l'importance, pour les jeunes, de faire disparaître ces clauses «orphelin» et, à cette fin, est-ce qu'il a l'intention d'appuyer le projet de loi que j'ai déposé à la Chambre, qui vise justement à éliminer ces clauses «orphelin»?

[Traduction]

Mme Bonnie Brown (secrétaire parlementaire du ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, je ne sais pas ce que veut dire l'expression clause «orphelin» aux termes de la loi sur l'assurance-emploi. Tout ce que je sais, c'est que la réforme de l'assurance-emploi porte fruit et atteint les objectifs prévus.

L'an dernier, le taux de chômage chez les jeunes a atteint son plus bas niveau en huit ans. Nous en sommes heureux.

[Français]

M. Richard Marceau (Charlesbourg, BQ): Monsieur le Président, dans sa réponse, la secrétaire parlementaire s'est trompée de page dans son livre de «briefing».

Si le premier ministre veut sérieusement régler le problème des clauses «orphelin», est-il d'accord pour que le gouvernement confie au Comité permanent du développement des ressources humaines le mandat d'étudier le problème des clauses «orphelin», notamment à Postes Canada et à Radio-Canada? Cela permettrait peut-être à la secrétaire parlementaire de se renseigner sur le sujet.

L'hon. Don Boudria (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, le député sait fort bien que, en vertu du paragraphe 108(2) du Règlement, le comité est maître de son travail.

Le comité peut donc fort bien choisir de se pencher sur ce dossier ou sur tout autre dossier.

Questions orales

[Traduction]

LE KOSOVO

M. Bob Mills (Red Deer, Réf.): Monsieur le Président, la mission de M. Tchernomyrdine se concentre sur Belgrade et les principaux membres de l'OTAN. Le Canada n'est pas membre de ce groupe de contact, mais il sera évidemment le premier à envoyer des troupes si un accord de paix est négocié.

Le premier ministre trouve-t-il normal que nous ayons si peu à dire dans l'établissement de politiques qui affectent directement les Canadiens?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, nous participons pleinement. La décision de procéder a été prise collectivement par les 19 pays membres de l'OTAN. Nous avons été consultés au sujet de tous les éléments de cette décision. Nous avons été aussi actifs que tous les autres sur le plan diplomatique. La solution appartient à Milosevic qui devra décider de retirer ses troupes et de permettre aux Kosovars de retourner chez eux dans la paix et la sécurité.

• (1435)

M. Bob Mills (Red Deer, Réf.): Monsieur le Président, la Grande-Bretagne, la France, l'Italie, l'Allemagne, les États-Unis et la Russie sont membres du groupe de contact. Le Canada n'en fait pas partie.

La politique du gouvernement se résume-t-elle à dire «vos désirs sont des ordres» dès qu'on nous demande d'envoyer des troupes sur le terrain?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, nous sommes un membre parmi d'autres au sein d'un ensemble. Le groupe de contact existe depuis longtemps. Il a été composé surtout de membres européens. Il ne peut regrouper les 19 pays membres. On nous tient au courant de tous les éléments des délibérations. Le Canada joue le rôle qu'il est en mesure de jouer.

Le député dit que nous serions les premiers à envoyer des troupes si un accord de paix était conclu. Nous serions heureux d'envoyer des troupes, avec les autres pays, si nous obtenions la paix. Le Canada est toujours là pour assurer le maintien de la paix.

[Français]

M. Daniel Turp (Beauharnois—Salaberry, BQ): Monsieur le Président, récemment l'Union européenne discutait de la possibilité de geler les actifs à l'étranger des membres du régime Milosevic afin d'accroître au maximum la pression sur le gouvernement serbe.

Le premier ministre peut-il nous dire si des mesures internationales visant à geler ces avoirs des collaborateurs du régime Milosevic sont envisagées au moment où l'on se parle?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, je ne suis pas au courant d'une mesure comme celle-là qui soit décidée collectivement par les 19 pays. Je vais prendre note de la suggestion de l'honorable député et voir ce qu'on peut faire à ce sujet.

M. Daniel Turp (Beauharnois—Salaberry, BQ): Monsieur le Président, est-ce que le Canada a procédé, quant à lui, à l'inventaire des avoirs qui pourraient posséder au Canada des collaborateurs du régime Milosevic, qui se trouvent sur son territoire, et est-ce qu'il envisage lui-même de procéder à la saisie et au gel de tels avoirs?

[Traduction]

M. Julian Reed (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires étrangères, Lib.): Monsieur le Président, je peux assurer au député que le Canada a pris des mesures unilatérales quant à l'embargo contre la République yougoslave. Toutes les expéditions doivent maintenant être approuvées au moyen d'un permis. Les livraisons de pétrole et d'équipement militaire sont entièrement interdites. Le député peut avoir la certitude que le Canada a déjà agi en ce sens.

* * *

LA GENDARMERIE ROYALE DU CANADA

M. Jim Abbott (Kootenay—Columbia, Réf.): Monsieur le Président, le solliciteur général menotte la GRC en la privant de ressources. Bien des agents de la GRC souffrent d'épuisement professionnel et s'en vont. Il y a 400 postes vacants en Colombie-Britannique seulement. Le procureur général de la Colombie-Britannique est d'avis qu'il faut injecter des fonds de toute urgence pour préserver la sécurité du public.

Pourquoi le ministre sacrifie-t-il la sûreté et la sécurité des Canadiens en refusant à la GRC un financement suffisant?

L'hon. Lawrence MacAulay (solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, je peux informer mon collègue que le budget de la GRC est de 1,2 milliard de dollars par an. Elle a eu droit à une augmentation de 37 millions de dollars au dernier budget. Ses effectifs ont reçu une hausse de traitement de 9,5 p. 100 sur trois ans en 1998.

Le gouvernement donnera à la GRC et aux autres forces policières du Canada les moyens voulus pour combattre le crime organisé.

M. Jim Abbott (Kootenay—Columbia, Réf.): Monsieur le Président, il s'agit de savoir quand.

Ce qui est envisagé, en réalité, c'est de retirer du personnel affecté à des projets fédéraux portant sur des questions liées au crime organisé, au trafic de drogues, à la contrebande d'automobiles, aux cartes de crédit, au blanchissage d'argent, etc., pour le remettre en uniforme et combler ces postes vacants.

Quand cela se produira-t-il? Quand le ministre va-t-il arrêter de sacrifier la sûreté et la sécurité des Canadiens en donnant à la GRC des ressources insuffisantes?

L'hon. Lawrence MacAulay (solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement a fait adopter un certain nombre d'initiatives comme le projet de loi sur les empreintes génétiques et celui qui porte sur les produits du crime. Il y a à peine une semaine, j'ai eu le plaisir d'annoncer l'injection de 115 millions de dollars dans le CIPC, pour le mettre à niveau et en faire un outil de pointe, afin que toutes les forces policières du pays aient l'équipement nécessaire pour combattre le crime organisé.

• (1440)

[Français]

LES BOURSES DU MILLÉNAIRE

M. Bernard Bigras (Rosemont, BQ): Monsieur le Président, dans une lettre signée par les trois chefs de partis à l'Assemblée nationale du Québec et adressée au premier ministre du Canada, une demande est faite afin que le gouvernement fédéral désigne un négociateur gouvernemental non associé à la Fondation des bourses du millénaire pour dénouer l'impasse dans laquelle se trouve ce dossier.

Compte tenu que le ministre du Développement des ressources humaines a refusé de répondre à nos questions la semaine dernière, le premier ministre peut-il nous dire quand il songe à répondre à la lettre et quand il va nommer son négociateur?

[Traduction]

Mme Bonnie Brown (secrétaire parlementaire du ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, tout d'abord, permettez-moi de rappeler que le gouvernement se préoccupe au plus haut point des intérêts de tous les étudiants canadiens.

Pour ce qui est de la proposition que le Québec a faite la semaine dernière, nous sommes heureux de constater que le gouvernement du Québec a réitéré son appui aux trois principes énoncés dans la motion Gautrin. Cela est nettement plus prometteur que la possibilité qu'envisageait le ministre Legault, qui consistait pour le Québec à se prévaloir de son option de retrait avec indemnisation.

Toutefois, la semaine dernière, dans sa lettre, le ministre mentionnait quelques inquiétudes au sujet de la proposition, puisque la Fondation dispose de fonds, qu'elle est responsable de ces fonds et qu'elle a le devoir de les gérer.

* * *

LE TABAC

M. John McKay (Scarborough-Est, Lib.): Monsieur le Président, comme un certain nombre de députés, j'ai reçu des lettres de détaillants de produits du tabac, qui se plaignent de l'ingérence du gouvernement dans la vente des cigarettes.

La secrétaire parlementaire du ministre de la Santé peut-elle donner à la Chambre des précisions au sujet de cette nouvelle réglementation, ou s'agit-il d'un autre cas d'ingérence de l'État dans une activité commerciale légitime?

Mme Elinor Caplan (secrétaire parlementaire du ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, je remercie le député pour sa question.

Je lui rappelle que le gouvernement et le ministre de la Santé se préoccupent grandement du nombre de jeunes fumeurs au Canada. Il est vrai que, en janvier dernier, Santé Canada a présenté un exposé sur un projet de règlement. Nous recueillons des avis. Le processus de consultation a été amorcé. Aucune décision n'a encore été prise.

Questions orales

J'ai l'impression que le contenu de la lettre que mentionne le député n'est pas exact. J'encourage tous ceux qui s'inquiètent, comme nous, du nombre élevé de jeunes fumeurs à participer à cet important processus de consultation et à collaborer à la rédaction du règlement qui nous permettra de lutter contre le tabagisme chez les jeunes. . .

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

* * *

LES DÉLINQUANTS DANGEREUX

M. Randy White (Langley—Abbotsford, Réf.): Monsieur le Président, la semaine dernière, nous avons parlé de deux détenus qui ont reçu des billets d'autocar pour se rendre sans escorte d'un établissement carcéral à un autre. La police a qualifié de criminels dangereux ces deux individus. L'un d'eux avait même été inculpé de meurtre il y a trois ans. Ils sont tous deux descendus de leur autocar respectif en cours de route.

Que pense le solliciteur général du fait que des innocents prennent place dans des autocars sans savoir que des criminels se trouvent à bord? Se sent-il en sécurité actuellement au point de laisser les propres membres de sa famille emprunter ces services publics d'autocar?

L'hon. Lawrence MacAulay (solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, mettons les choses au clair.

Ces délinquants bénéficient d'une mise en liberté sous condition. La sécurité publique reste cependant la priorité numéro un du gouvernement. Voilà pourquoi j'ai demandé au Service correctionnel du Canada d'étudier en profondeur cette situation.

M. Randy White (Langley—Abbotsford, Réf.): Monsieur le Président, le ministre va devoir commander énormément d'études, car il existe de nombreux autres cas comme celui-ci. Je vais donner un autre exemple.

Curtis Rabochenko a quitté un établissement à sécurité moyenne à Abbotsford, en Colombie-Britannique, et a été invité à faire tout le trajet pour se rendre jusqu'à l'établissement pénitentiaire de Vernon. Évidemment, il ne s'est pas présenté.

Voici ce que le solliciteur général a dit vendredi au sujet d'un détenu qui a pris le large: «Comme il arrive parfois, il n'a pas fait ce qu'il était tenu de faire aux termes de la Loi sur la mise en liberté sous condition.»

Je pose au solliciteur général la question suivante: Les sociétés de transport par autocar sont-elles au courant de cette situation? Quelle est la responsabilité. . .

Le Président: Le solliciteur général a la parole.

L'hon. Lawrence MacAulay (solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai déjà expliqué, ces individus bénéficient d'une mise en liberté sous condition. Ils vont d'un établissement pénitentiaire à une maison de transition afin de faciliter leur réinsertion dans la société.

Questions orales

• (1445)

LA SANTÉ

M. Gordon Earle (Halifax-Ouest, NDP): Monsieur le Président, ma question s'adresse au premier ministre. Le premier ministre sait sans doute que des scientifiques du ministère de la Santé ont témoigné ce matin devant le Comité sénatorial permanent de l'agriculture.

Ces scientifiques ont parlé de pressions exercées sur eux pour l'approbation d'un produit pharmaceutique. Ils ont parlé de consigne du silence, de dossiers volés et d'intimidation. Enfin, ce qui est le plus important, ils ont parlé de leur incapacité à exercer les fonctions morales et éthiques de leur travail de scientifiques.

Plutôt que de les réduire au silence, pourquoi le premier ministre ne félicite-t-il pas ces scientifiques d'avoir courageusement défendu l'intérêt public et pourquoi ne les laisse-t-il pas parler sur d'importantes questions de santé?

Mme Elinor Caplan (secrétaire parlementaire du ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, en fait, le ministre de la Santé a invité les scientifiques en cause à comparaître devant le comité sénatorial et à témoigner ouvertement. Il leur a donné l'assurance que c'était leur devoir et leur responsabilité. Le député est complètement dans l'erreur.

M. Gordon Earle (Halifax-Ouest, NDP): Monsieur le Président, il est clair, d'après la réponse de la secrétaire parlementaire, que le gouvernement continuera à réduire au silence ces scientifiques, même si le débat se poursuit au niveau international sur l'innocuité de l'hormone de croissance bovine pour la santé humaine. Les scientifiques de Santé Canada ont exprimé leurs craintes que cette hormone de croissance ne soit liée à différentes formes de cancer.

Pourquoi le ministre ne fait-il pas en sorte que les Canadiens soient bien informés au sujet de la possibilité de risques pour la santé? Pourquoi permet-il que les Canadiens consomment de la viande qui risque d'être cancérigène?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, je dois intervenir. C'est une singulière forme de bâillon que le fait d'inviter quelqu'un à témoigner devant un comité. Si c'est cela le genre de bâillon que nous avons au Canada, je n'ai rien contre.

J'espère que les scientifiques seront encore invités à comparaître devant le comité pour donner leur point de vue, ce qui incitera le NDP à parler de bâillon.

* * *

LA FISCALITÉ

M. Scott Brison (Kings—Hants, PC): Monsieur le Président, dans un article paru dans le *Ottawa Citizen* du 24 février dernier, le ministre de l'Industrie déclarait qu'il présenterait avant la fin d'avril les différentes options envisagées par le Cabinet pour garder les franchises de la LNH au Canada.

Le ministre déclare maintenant qu'il veut avoir un sommet du hockey pour discuter davantage de la question.

Après deux mois d'étude, est-ce que le ministre de l'Industrie a des suggestions concrètes à présenter au Cabinet ou est-ce que ce sommet du hockey n'est qu'un moyen de temporiser davantage parce qu'il ne sait pas vraiment quoi faire pour garder les franchises de hockey au Canada?

L'hon. John Manley (ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, nous avons accepté de faire partie du processus.

Il y a beaucoup d'intervenants en cause dans le dossier, beaucoup de Canadiens. Pratiquement tous les Canadiens ont une opinion sur la question. Je crois qu'il convient d'entendre les intervenants et d'entendre toutes les solutions susceptibles d'être proposées.

M. Scott Brison (Kings—Hants, PC): Monsieur le Président, il n'y a pas que les équipes de hockey qui ont besoin d'aide. Le Canada ne risque pas de perdre uniquement ses équipes de hockey.

Chaque année, 500 ingénieurs de Nortel prennent le chemin des États-Unis. La semaine dernière, le PDG de Nortel, John Roth, a déclaré que le Canada avait un problème et que ce problème faisait perdre au Canada des gens de talent.

Le ministre de l'Industrie a dit ce que j'affirme depuis longtemps, qu'il faut abaisser les impôts. Quels impôts devrions-nous abaisser? Quels impôts le ministre veut-il abaisser pour garder Nortel au Canada avec les autres industries de haute technologie que nous avons?

L'hon. John Manley (ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, les impôts qu'il nous faut abaisser sont ceux que nous devons payer pour rembourser la dette que le parti du député a accumulée pendant qu'il était au pouvoir. Il nous avait laissé un déficit de 42 milliards de dollars par année. C'est le problème auquel nous sommes confrontés.

* * *

LE COMMERCE

M. Mac Harb (Ottawa-Centre, Lib.): Monsieur le Président, le monde des affaires vient de célébrer le cinquième anniversaire de l'ALENA.

Le ministre du Commerce international peut-il dire aux Canadiens où en sont rendues les négociations concernant l'établissement d'un accord de libre-échange des Amériques?

L'hon. Sergio Marchi (ministre du Commerce international, Lib.): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de l'intérêt qu'il porte à l'initiative de libre-échange des Amériques.

Je suis heureux de signaler que, sous la présidence compétente du Canada, le dossier mettant en cause les 34 pays progresse bien.

L'objectif ultime est de créer la plus vaste zone de libre-échange au monde, qui comprendra 34 pays, 800 millions de personnes et plus de 10 billions de dollars de commerce.

Nous estimons que le Canada est bien placé sur le plan stratégique non seulement pour participer à l'initiative de libre-échange, mais aussi pour y exercer un rôle de leader.

LES AFFAIRES AUTOCHTONES

M. Myron Thompson (Wild Rose, Réf.): Monsieur le Président, ces questions devraient être réservées à un sénateur.

Il y a un mois, nous avons appris que les Nations Unies ont condamné le traitement que le gouvernement libéral réserve aux autochtones de la base. Nous avons ensuite appris que la GRC, dans un geste proactif, a produit un manuel traitant de la mauvaise gestion financière dans les réserves indiennes. Le vérificateur général nous dit maintenant que le ministère présente un dossier déplorable en matière de reddition de comptes et que, essentiellement, il laisse tomber les autochtones de la base.

• (1450)

Si la ministre refuse de prêter l'oreille aux gens de la base, acceptera-t-elle d'écouter ces spécialistes?

L'hon. Jane Stewart (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, Lib.): Monsieur le Président, permettez-moi d'apporter des précisions. Les Nations Unies ont félicité le gouvernement d'avoir adopté l'initiative «Rassembler nos forces» et reconnu le rôle de partenaire qu'il nous faut jouer pour améliorer la vie des autochtones au Canada.

Je signale que le vérificateur général a participé la semaine dernière à un colloque organisé par la Federation of Saskatchewan Indian Nations et portant expressément sur la reddition de comptes.

Notre attitude, c'est que nous devons agir dans le cadre de partenariats. Je demande au député de joindre ses efforts aux nôtres à cet égard.

* * *

[Français]

LA CONSTRUCTION NAVALE

M. Antoine Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière, BQ): Monsieur le Président, la motion débattue aujourd'hui enjoignant le gouvernement fédéral de se doter d'une véritable politique de construction navale est, mot pour mot, une proposition adoptée par les militants du Parti libéral du Canada en 1998.

Comment le ministre de l'Industrie pourra-t-il expliquer à ses propres militants qu'il se fiche même de leur proposition et de leurs préoccupations valables quant à l'avenir de la construction navale au Canada?

L'hon. John Manley (ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, comme ses collègues du Parti progressiste-conservateur, le député manque d'information.

Avec le Programme pour l'expansion des exportations du Canada, il y a une augmentation de l'aide présentement disponible pour les chantiers maritimes. Il y a aussi toujours le programme des abris fiscaux qui existe pour ceux qui achètent des navires canadiens. Il y a également les tarifs qui s'appliquent pour protéger la construction navale au Canada.

Il existe donc déjà une politique sur la construction navale au Canada.

Questions orales

[Traduction]

LA GENDARMERIE ROYALE DU CANADA

Mme Libby Davies (Vancouver-Est, NP): Monsieur le Président, malgré ce que le solliciteur général a dit au sujet du financement de la GRC, il n'en reste pas moins qu'il y a plus de 400 postes à combler au sein de la GRC en Colombie-Britannique. Le solliciteur général sait pertinemment que c'est à cause d'un manque de financement de la part du gouvernement fédéral. Or, de nouvelles études montrent à quel point les agents de la GRC sont mal rémunérés.

Que va faire le solliciteur général pour corriger la situation? Ou devons-nous dire à la population de la Colombie-Britannique que ce n'est qu'un exemple de plus de la facilité avec laquelle les libéraux savent décevoir les gens?

L'hon. Lawrence MacAulay (solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai déjà indiqué, le budget de la GRC se chiffre à 1,2 milliard de dollars. Elle a reçu une augmentation de 37 millions de dollars. Il y a quelques mois, nous avons également déniché 10 millions de dollars pour aider la GRC à accomplir son travail en Colombie-Britannique. En 1998, les agents de la GRC ont reçu une augmentation de 9,5 p. 100 échelonnée sur trois ans. En outre, nous avons demandé au conseiller juridique de la GRC de comparer le régime de rémunération des agents de la GRC à ceux des autres corps policiers du pays. J'espère recevoir ce rapport sous peu.

* * *

LA CONSTRUCTION NAVALE

M. John Herron (Fundy—Royal, PC): Monsieur le Président, ma question s'adresse au premier ministre. Ce ne sont pas seulement les partis de l'opposition qui sont mécontents de la façon dont le gouvernement traite l'industrie navale, il y a aussi d'autres personnes que cela préoccupe. Les premiers ministres des dix provinces, les syndicats, l'association des constructeurs de navires et les associations d'armateurs sont aussi mécontents.

Quand on demande qui est le ministre responsable de ce dossier, le ministre du Revenu national, le ministre du Commerce international, le secrétaire d'État aux Institutions financières disent chacun que ce n'est pas lui, et le ministre de l'Industrie refuse d'y toucher. Quand le premier ministre va-t-il arriver à mettre ses ministres d'accord?

L'hon. John Manley (ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, nous avons déjà dit que son parti ne semble pas vraiment comprendre les aspects de la politique de la construction navale et qu'il n'est même pas au courant des changements apportés récemment à cette politique et qui, je l'ai signalé plus tôt, ont été approuvés par le président de l'Association de construction navale du Canada, Peter Cairns.

L'industrie navale a droit à des crédits d'impôts au titre de la R-D. Elle peut faire appel à Partenariat technologique Canada. Elle peut bénéficier d'une aide de la Société pour l'expansion des expor-

Questions orales

tations. Tous ces programmes sont à la disposition de toutes les industries au Canada, y compris celle de la construction navale.

* * *

[Français]

LA SEMAINE NATIONALE DE LA PROTECTION CIVILE

M. Claude Drouin (Beauce, Lib.): Monsieur le Président, l'année dernière, nous avons pu constater et apprécier le travail acharné et efficace de Protection civile Canada durant la tempête de verglas.

• (1455)

Est-ce que le ministre de la Défense pourrait nous décrire le travail et certains des événements qui auront lieu dans le cadre de la Semaine nationale de la protection civile?

[Traduction]

L'hon. Arthur C. Eggleton (ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, comme le député l'a fait remarquer, de nombreuses catastrophes naturelles ont un impact sur les Canadiens, qu'il s'agisse de tempêtes de verglas, d'incendies de forêts ou, d'inondations. Nous avons beaucoup de chance d'avoir, dans les organismes locaux d'intervention d'urgence, de bons professionnels pour venir en aide aux collectivités.

Les Canadiens peuvent jouer un rôle important, mais pour cela, il faut qu'ils sachent ce qu'ils doivent faire pour être prêts en cas d'urgence. C'est pourquoi cette semaine a été déclarée la Semaine nationale de la protection civile. J'invite tous les députés à prendre conscience de la préparation aux situations d'urgence.

* * *

LES AFFAIRES AUTOCHTONES

M. Myron Thompson (Wild Rose, Réf.): Monsieur le Président, pendant que la ministre s'entretient avec l'élite et les nantis qui habitent dans les réserves, je parle aux gens ordinaires qui vivent dans la pauvreté et la misère.

La semaine dernière, la Federation of Saskatchewan Indian Nations a dit qu'il fallait désigner un vérificateur général autochtone qui aiderait à améliorer la reddition de comptes chez les autochtones. La First Nations Accountability Coalition a demandé qu'il y ait un ombudsman des premières nations. De partout, on exige qu'on rende des comptes.

Quand la ministre cessera-t-elle de faire l'autruche et d'éluder le problème et obligera-t-elle son ministère à rendre vraiment des comptes?

L'hon. Jane Stewart (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, Lib.): Monsieur le Président, si le député voulait se donner la peine de lire le document *Rassembler nos forces* et prendre le temps de comprendre la position qu'a adoptée le gouvernement en vue de travailler en partenariat avec les premières nations en ce qui concerne la reddition des comptes, il saurait que nous appuyons la création de postes comme ceux de vérificateur général et d'ombudsman chez les autochtones. Nous le ferons en partena-

riat, et non en suscitant des divisions dans les collectivités et en y imposant notre volonté.

* * *

[Français]

LA PRODUCTIVITÉ

Mme Francine Lalonde (Mercier, BQ): Monsieur le Président, le ministre de l'Industrie semble penser qu'il ne faut pas voir dans le problème de la productivité au Canada la preuve flagrante de l'échec de ses politiques. En fin de semaine, dans le *National Post*, il en rejetait surtout la faute sur les impôts qui seraient trop élevés.

Le ministre, qui n'a pas su régler le problème de la productivité avec un budget en sciences et technologie diminué de 12 p. 100 depuis que les libéraux sont au pouvoir, essaie-t-il de dire qu'il ferait un bien meilleur ministre des Finances?

L'hon. John Manley (ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, je suis certain que la députée va applaudir et bien accepter le fait que nous avons augmenté, depuis le dernier budget notre investissement dans l'innovation, surtout avec les subventions au Conseil national de recherches, et avec les fonds disponibles pour aider nos étudiants à compléter leur éducation.

Le fait qu'elle comprenne que ce n'est pas seulement le niveau d'impôt, mais aussi les investissements qu'on doit faire dans l'innovation qui contribuent à une bonne productivité, cela démontre une bonne connaissance de la députée.

* * *

[Traduction]

LES EMPLOIS D'ÉTÉ POUR LES JEUNES

M. Nelson Riis (Kamloops, Thompson and Highland Valleys, NPD): Monsieur le Président, depuis deux semaines et demie, les cours aux collèges, aux universités, aux écoles techniques et autres sont terminés pour des dizaines de milliers de jeunes Canadiens maintenant à la recherche d'un emploi d'été. Bon nombre de ces jeunes comptent sur les programmes d'emplois d'été pour étudiants parrainés par le gouvernement fédéral. Le problème, c'est que les fonds n'ont pas encore été accordés à ces programmes, dont bon nombre devaient commencer aujourd'hui et d'autres, la semaine dernière. Toutefois, aucun fonds n'a été distribué, du moins dans l'ouest du Canada.

La secrétaire parlementaire pourrait-elle nous expliquer pourquoi cet argent tarde tant à venir? Quand ces fonds seront-ils versés?

Mme Bonnie Brown (secrétaire parlementaire du ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, je suis contente de voir que le député d'en face se réjouit tout autant que nous du programme Placement carrière-été. Nous sommes au courant de la situation que décrit le député. Nos bureaux régionaux ont reçu des allocations budgétaires provisoires pour leur permettre d'aller de l'avant avec ces programmes. Le reste des fonds sera versé très bientôt.

*Affaires courantes***L'INDUSTRIE**

M. John Herron (Fundy—Royal, PC): Monsieur le Président, je le demande à nouveau au premier ministre: Si les politiques actuelles du gouvernement sur la construction navale sont si bonnes, pourquoi le nombre d'emplois dans les localités côtières a-t-il chuté et n'est-il plus maintenant que le tiers de ce qu'il était?

Le premier ministre a déjà été député d'une province de l'Atlantique. Quand va-t-il convoquer le secrétaire d'État aux Institutions financières internationales, le ministre du Commerce international, le ministre du Revenu national et le ministre de l'Industrie pour préparer une déclaration sur la nécessité de faire quelque chose pour la construction navale au Canada?

L'hon. John Manley (ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, je ne sais combien de fois nous pouvons répéter la même chose.

• (1500)

Si seulement le député voulait tenir une discussion raisonnable à ce sujet, il reconnaîtrait que l'industrie de la construction navale est en difficulté dans une large mesure à cause de l'incroyable capacité qui existe à l'échelle internationale. Selon l'OCDE, il y aurait une surcapacité de production de 40 p. 100 d'ici l'an 2005.

Ce parti refuse de voir les défis fondamentaux que doit relever l'industrie de la construction navale et c'est pourquoi il propose sans cesse des idées désuètes fondées sur les subventions pour venir en aide à cette industrie.

AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

TABER, EN ALBERTA

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, aujourd'hui, la population de Taber, en Alberta, est un deuil, et le peuple canadien est en deuil avec elle.

À la Chambre, dans nos foyers et nos lieux de travail et dans les écoles de tout le Canada, les terribles événements de la semaine dernière demeurent présents à l'esprit et dans le cœur de millions de personnes. Nous pensons à la disparition du jeune Jason Lang et aux blessures causées à un autre étudiant, à la violation du sanctuaire que devrait être une école dans une collectivité fière, un milieu où les jeunes vies doivent pouvoir s'épanouir, dans un climat d'espoir et de promesse, à l'abri de la violence et de la peur, un milieu fait pour échafauder des rêves et non vivre des cauchemars.

Notre peuple n'est pas violent. Pourtant, nos vies sont trop souvent ponctuées par de tels événements: il y dix ans, ce fut le massacre à l'École polytechnique et maintenant, c'est la tragédie de Taber.

[Français]

La perte d'une jeune vie n'est jamais facile à comprendre ou à accepter. Un acte aussi insensé ne pourra jamais être vraiment expliqué. La perte et le vide qu'il laisse ne pourront jamais être comblés.

Tout ce que nous pouvons faire maintenant est de démontrer notre appui et notre solidarité, et partager la douleur et le chagrin.

À la famille de Jason Lang, dont le père a fait preuve d'un courage et d'une générosité remarquables au cours des derniers jours, à toutes les familles qui ont été affectées par cette tragédie, à toute la population de Taber, la grande famille canadienne est avec vous. Vous occupez nos pensées et nos prières. Votre perte est notre perte à tous.

[Traduction]

M. Grant Hill (Macleod, Réf.): Monsieur le Président, le drame de Taber touche de très près ma circonscription et me touche aussi personnellement. Je connais une famille dont la fille se trouvait à quelques pieds de l'endroit où les coups de feu ont été tirés. Sa vie ne sera plus jamais la même. Elle connaissait le jeune homme troublé qui a commis ces actes. Elle a ressenti la peur et entendu les coups de feu. Elle était allée à l'école ce jour-là en croyant y être en sécurité. Elle est rentrée en larmes.

Ce qu'elle a dit aux autres jeunes de son âge est révélateur: «Il faudrait peut-être que nous soyons plus aimables. Cela ne serait peut-être pas arrivé.» Il est merveilleux de voir cette collectivité très unie se solidariser sans jeter de blâmes, sans faire de récriminations, sans chercher des coupables. La famille de Jason Lang, plongée dans le deuil, sait pardonner.

Un autre ami qui connaissait bien Jason a dit de lui: «Jason était un bon gars. Il croyait en Dieu, et il le montrait. C'était un jeune homme qui menait une vie de chrétien.»

Taber est dans le deuil, et mes amis de là-bas le sont aussi. Taber est dans le deuil, je le suis aussi. Taber est dans le deuil, et toutes les familles canadiennes également.

• (1505)

[Français]

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, c'est avec regret et tristesse que nous avons appris la nouvelle de la fusillade de Taber où, la semaine dernière, un jeune étudiant de 17 ans, Jason Lang, a trouvé la mort pendant qu'un autre du même âge était grièvement blessé.

Comme nous le savons maintenant, cette tragédie, survenue au W.R. Myers High School, est l'oeuvre d'un ancien étudiant de l'école, âgé de seulement 14 ans. Voilà qui ajoute au drame et à nos interrogations.

Il est toujours difficile de comprendre pourquoi de tels gestes sont posés. Il est aussi pénible, sinon impossible, de trouver quelle signification on doit leur rattacher. Certes, une réponse facile est de dire que la violence engendre la violence. Pourtant, comment expliquer qu'une petite et paisible communauté du sud de l'Alberta puisse être confrontée à une telle tragédie?

Affaires courantes

Il ne faut pas non plus faire de trop faciles rapprochements avec ce qui s'est produit à Littleton au Colorado, il y a deux semaines. D'autres retournent 10 ans en arrière et songent aux tragiques événements de l'École Polytechnique de Montréal. Mais, il faut reconnaître que la problématique sociale derrière cette tragédie était différente, d'un tout autre ordre, même si la douleur des familles albertaines éprouvées est tout aussi profonde et réelle.

En fait, la principale leçon à tirer de tels événements doit porter sur l'introspection individuelle et collective. Il faut analyser nos comportements individuels et collectifs, ainsi que se questionner quant à leur impact sur la société et sur les jeunes en particulier.

Il nous faut donc nous interroger sur les sources de la violence, sur notre habileté à répondre au mal de vivre de nombreux jeunes et sur la place réelle qui leur est faite au sein de notre société. Il faut faire porter notre réflexion sur le désespoir qui gagne un trop grand nombre de jeunes et sur les réponses inadéquates qu'y apportent les gouvernements.

S'agit-il de mettre l'accent sur la réhabilitation des jeunes ou sur des mesures coercitives qui ne font qu'accentuer leur aliénation face à la société? Poser la question, c'est y répondre.

En terminant, en ce jour de service commémoratif pour Jason Lang, en mon nom et au nom de tous mes collègues du Bloc québécois, j'aimerais offrir à la famille et aux amis de Jason Lang mes plus sincères et profondes condoléances dans cette épreuve qui les afflige. De la même façon, j'aimerais également offrir à Shane Christmas mes meilleurs vœux de prompt rétablissement.

Nos pensées sont avec vous et avec toutes les familles de Taber et de l'Alberta.

[Traduction]

Mme Libby Davies (Vancouver-Est, NPD): Monsieur le Président, au nom du Nouveau Parti démocratique, nous nous joignons à tous les députés pour exprimer nos plus sincères condoléances et notre douleur à la collectivité de Taber qui a subi cette perte, qui est partagée par les gens de tout le pays.

À la famille de Jason Lang, nous disons simplement que nous ne pouvons que commencer à comprendre l'horreur et la tragédie que constitue la perte d'une vie jeune pleine de promesses. À la famille de Shane Christmas, nous demandons de garder espoir que ce jeune homme s'en sortira sur les plans physique et émotif.

De nombreuses questions se posent et au NPD, comme tous les Canadiens, nous voulons trouver des réponses pour empêcher ce genre de violence insensée.

Alors que nous sommes affligés par cette tragédie, nous essayons également de trouver des moyens de canaliser la violence et l'exclusion sociale dans notre société de façon à renforcer nos collectivités, afin que les jeunes ne soient pas marginalisés et ne se sentent pas perdus, mais fassent partie d'une véritable famille humaine qui encourage le respect, la compréhension et la dignité pour tous.

Les gens de Taber nous ont montré avec courage à nous tous la force de leur collectivité pour ce qui est de faire face à cette tragédie, de comprendre et d'entreprendre le processus de guérison. Leur perte ne pourra jamais être oubliée.

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Monsieur le Président, il y a moins d'une semaine, notre pays était tout à fait bouleversé par l'annonce de la tuerie gratuite qui a eu lieu à l'école secondaire W. R. Myers, à Taber. Malheureusement, nous avons également appris que l'un des jeunes hommes atteints, Jason Lang, était mort.

Aujourd'hui, une famille, une collectivité et un pays enterrent l'un des leurs. En cette journée bien triste, je voudrais inviter tous les Canadiens à laisser parler leur cœur et à dire une prière pour la famille qui souffre. Ces familles, surtout la famille Lang, vivront quotidiennement avec la douleur de cet événement. Cela deviendra une douleur avec laquelle ces gens apprendront à composer, mais ils savent qu'elle ne disparaîtra jamais. Dans leurs vies quotidiennes, ils auront avec eux l'esprit de Jason dans tout ce qu'ils font.

Comme le père de Jason, le révérend Lang, l'a déclaré il y a quelques jours, «c'est comme si on vous arrachait à jamais une partie du cœur.» La bible dit: «Heureux ceux qui ont le cœur pur, car ils verront Dieu.» Aujourd'hui, le révérend Lang a déclaré que Jason a bel et bien vu Dieu.

• (1510)

Le pays a été témoin de la force et du courage d'une famille en proie à un chagrin extrême et d'une collectivité profondément blessée cherchant à apaiser sa douleur.

Au cours de l'office tenu aujourd'hui à la mémoire du jeune défunt, le révérend Lang a déclaré: «Jésus pleure avec nous aujourd'hui». Non seulement Jésus pleure, mais il nous demande d'examiner nos vies de près et de déterminer ce qui est réellement important pour nous. Nous devons ouvrir notre cœur aux autres et apprendre à aimer. Nous ne devons pas haïr et nous ne devons pas laisser la haine envahir nos écoles, afin d'éviter qu'elles ne deviennent alors un cadre propice pour de tels incidents.

Le pays prie pour la famille Lang et pour la collectivité de Taber, en Alberta. Je demande à mes collègues de se lever pour une minute de silence et une petite prière pour les victimes et les familles de Taber et du Colorado.

[Note de la rédaction: Les députés se lèvent et observent une minute de silence.]

M. Peter Adams: Monsieur le Président, je me demande si nous pouvons avoir le consentement unanime pour revenir au dépôt de documents.

Le Président: Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: D'accord.

* * *

[Français]

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À DES PÉTITIONS

M. Peter Adams (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, conformément au paragraphe 36(8) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, la réponse du gouvernement à neuf pétitions.

LOI SUR LE DÉPÔT DES TRAITÉS

M. Daniel Turp (Beauharnois—Salaberry, BQ) demande à présenter le projet de loi C-506, Loi prévoyant le dépôt des traités à la Chambre des communes.

—Monsieur le Président, j'ai le plaisir de déposer le texte d'un projet de loi prévoyant le dépôt des traités à la Chambre des communes.

En vertu de ce projet de loi, lorsque le Canada entend ratifier un traité, le ministre des Affaires étrangères doit déposer devant la Chambre des communes le traité accompagné d'un mémoire explicatif sur le contenu et les effets du traité, au moins 21 jours de séance de cette Chambre avant sa ratification.

De plus, lorsque le Canada entend adopter une modification à un traité, le ministre des Affaires étrangères doit également déposer devant la Chambre des communes, au moins 21 jours de séance de cette Chambre avant l'adoption de cette modification, le traité, un mémoire explicatif sur le contenu et les effets du traité, et la modification accompagnée d'une lettre explicative sur le contenu et les effets du traité.

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

* * *

• (1515)

[Traduction]

PÉTITIONS

LE MARIAGE

M. John Williams (St. Albert, Réf.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter une pétition signée par bon nombre de mes électeurs qui demandent au Parlement de reconnaître le concept du mariage comme étant la seule union volontaire d'un homme célibataire et d'une femme célibataire.

LES DROITS DE LA PERSONNE

M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de présenter une pétition signée par un bon nombre de Canadiens, y compris des électeurs de la circonscription de Mississauga-Sud que je représente, concernant les droits de la personne.

Les pétitionnaires désirent attirer l'attention de la Chambre sur le fait que les violations des droits de la personne universellement reconnus sont monnaie courante dans bon nombre de pays, y compris l'Indonésie et le Kosovo. Les pétitionnaires signalent également que le Canada est reconnu dans le monde comme un grand défenseur des droits de la personne. Ils demandent donc au Parlement de continuer à dénoncer ces violations des droits de la personne et de chercher à faire en sorte que les responsables soient traduits en justice.

Affaires courantes

L'AÉROPORT DE PENTICTON

M. Jim Hart (Okanagan—Coquihalla, Réf.): Monsieur le Président, j'ai le privilège et l'honneur de déposer aujourd'hui une pétition qui a été signée par 308 personnes de la région d'Okanagan-Sud qui sont très préoccupées de l'avenir de l'aéroport de Penticton. Les négociations sont en cours depuis 1994 et nous en sommes arrivés à une impasse. Mes électeurs demandent au gouvernement de nommer un médiateur pour aider à régler la question du transfert de l'aéroport de Penticton.

Des milliers d'autres signatures seront déposées plus tard.

LES ALIMENTS TRANSGÉNIQUES

M. Gordon Earle (Halifax-Ouest, NPD): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter deux pétitions. La première compte plus de 50 signatures.

Les pétitionnaires veulent attirer l'attention de la Chambre des communes sur leurs préoccupations relativement à l'étiquetage de tous les aliments transgénétiques et à la tenue de tests minutieux. Ils veulent s'assurer que tous les aliments transgénétiques disponibles au Canada et leurs sous-produits portent les étiquettes pertinentes et que des tests soient menés pour garantir qu'ils ne présentent pas de danger pour la consommation humaine.

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. Gordon Earle (Halifax-Ouest, NPD): Monsieur le Président, ma deuxième pétition porte 150 noms.

Les pétitionnaires attirent l'attention de la Chambre sur ce qui suit: le gouvernement canadien participe aveuglément à la mise en oeuvre d'une politique frivole et dangereuse des États-Unis et de l'OTAN, visant à bombarder l'État souverain de la Yougoslavie et le peuple serbe. Le dangereux précédent ainsi établi pourrait ouvrir la porte au bombardement d'autres pays et à l'ingérence dans les affaires internes d'autres nations et d'autres minorités.

Les pétitionnaires prient le gouvernement du Canada et le Parlement de retirer notre participation à cette politique et de rappeler nos troupes.

LA CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES

M. Peter Adams (Peterborough, Lib.): Monsieur le Président, je me lève pour présenter une pétition signée par des habitants de Peterborough et des environs, que la conduite avec des facultés affaiblies préoccupe.

Les pétitionnaires font remarquer qu'en moyenne 4,5 Canadiens sont tués et 125 sont gravement blessés chaque jour par des gens qui conduisent avec des facultés affaiblies par l'alcool.

Les pétitionnaires exhortent le Parlement à modifier immédiatement le Code criminel afin de rationaliser le processus judiciaire et de prévoir des peines qui reflètent mieux la gravité de ce crime, en inscrivant dans la loi l'imposition de peines à plusieurs niveaux aux conducteurs dont le sang présente une alcoolémie supérieure à 0,08 p. 100 et l'obligation pour les contrevenants de se soumettre à des tests et au traitement nécessaire, et en autorisant l'utilisation de

Affaires courantes

dispositifs de verrouillage comme mesure de probation pour ces contrevenants.

LA LOI SUR LES JEUNES CONTREVENANTS

M. Myron Thompson (Wild Rose, Réf.): Monsieur le Président, je suis heureux de présenter une pétition au nom des amis de Clayton McGloan, un jeune qui a été tué par des jeunes contrevenants il y a quelque temps.

La pétition est signée par des habitants de ma ville de Sundre, en Alberta, qui demandent au gouvernement de modifier considérablement la Loi sur les jeunes contrevenants pour faire de la protection de la société la première priorité de son système judiciaire.

Je suis heureux de présenter cette pétition au nom de mes concitoyens aujourd'hui.

LE COMMERCE INTERNATIONAL

M. Nelson Riis (Kamloops, Thompson and Highland Valleys, NDP): Monsieur le Président, je me réjouis de voir que le ministre du Commerce international est ici, car il se réjouira d'apprendre que, malgré ce qu'il a pu dire tout à l'heure, les électeurs de Kamloops ne partagent pas son évaluation de la contribution que l'Accord de libre-échange nord-américain a apportée à l'économie canadienne.

• (1520)

LE MARIAGE

M. Randy White (Langley—Abbotsford, Réf.): Monsieur le Président, j'ai deux pétitions aujourd'hui.

Les pétitionnaires demandent au Parlement d'adopter une mesure législative comme le projet de loi C-225, pour qu'il soit stipulé que seuls peuvent se marier un homme non marié et une femme non mariée.

LE CENTRE CORRECTIONNEL COMMUNAUTAIRE SUMAS

M. Randy White (Langley—Abbotsford, Réf.): Monsieur le Président, les signataires de la deuxième pétition demandent au Parlement de promulguer une loi pour s'assurer que la direction du centre correctionnel communautaire Sumas aura le droit de refuser des récidivistes violents et dangereux qui pourraient poser des risques pour la société et que les récidivistes violents et les agresseurs sexuels n'auront plus le droit de rester au centre Sumas.

Voilà qui fait plus de 30 000 noms. Les pétitionnaires demandent au gouvernement d'agir le plus rapidement possible.

LA FISCALITÉ

M. Ken Epp (Elk Island, Réf.): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole au nom des électeurs de la belle circonscription de Elk Island. Je reconnais certains noms parmi les signataires. Ce sont des gens que je connais. Les pétitionnaires demandent, à l'instar de bien d'autres Canadiens, que le code fiscal soit révisé de façon à le rendre plus équitable envers ceux qui choisissent qu'un des parents restent à la maison pour élever les enfants plutôt que de confier ce soin à quelqu'un d'autre.

LA YUGOSLAVIE

Mme Marlene Catterall (Ottawa-Ouest—Nepean, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole pour présenter une pétition signée par des Canadiens d'origine serbe qui demandent au Parlement de revenir sur la décision de participer à l'action militaire de l'OTAN contre la Yougoslavie, d'exhorter nos alliés de l'OTAN à mettre fin à leur participation à la guerre non déclarée contre la Yougoslavie et d'appuyer une solution pacifique à la crise qui soit juste et acceptable pour tous.

* * *

QUESTIONS AU FEUILLETON

M. Peter Adams (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, nous répondrons aujourd'hui aux questions n^{os} 202 et 217.

[Texte]

Question n^o 202—**M. Daniel Turp:**

Le ministre des Affaires étrangères peut-il expliquer pourquoi le Canada, qui est membre de l'Organisation des États américains depuis 1990, n'a pas encore ratifié la Convention américaine des droits de l'homme?

L'hon. Lloyd Axworthy (ministre des Affaires étrangères, Lib.): La Convention américaine relative aux droits de l'homme (appelée «Convention» ou «CADH») constitue l'un des instruments essentiels pour la défense des droits de l'homme au sein de l'Organisation des États américains (OEA).

Avant de pouvoir ratifier une convention sur les droits de l'homme, le Canada doit être certain qu'il puisse être en mesure de respecter les engagements découlant de cette ratification. Depuis 1991, des consultations ont été effectuées auprès des fonctionnaires fédéraux, provinciaux et territoriaux pour évaluer dans quelle mesure les lois fédérales et provinciales sont compatibles avec la Convention. Le processus de révision a été compliqué à cause du langage vague, imprécis et dépassé utilisé dans la Convention. Un grand nombre des dispositions de la Convention sont en effet ambiguës ou contiennent des principes inconnus ou problématiques dans la législation canadienne. Plus important encore, de nombreuses dispositions de la Convention vont à l'encontre d'autres normes internationales concernant les droits de l'homme, ce qui rend encore plus difficile au Canada de respecter à la fois la CADH et ces normes.

Par exemple, la CADH interdirait la censure préalable, entrant ainsi en conflit avec les obligations internationales contractées par le Canada en vue de supprimer la propagande haineuse et la pornographie juvénile. Elle empêcherait également l'extradition des ressortissants et, par conséquent, s'opposerait aux obligations du Canada en matière d'extradition ainsi qu'à son engagement de coopérer avec les tribunaux criminels internationaux et la future Cour criminelle internationale. De graves préoccupations ont été soulevées parce que la formulation inhabituelle des dispositions de la CADH relatives au droit à la vie pourrait contrevenir à la Charte canadienne des droits et libertés. De plus, contrairement à notre législation, la CADH contient un droit de réponse aux déclarations erronées ou offensantes dans les médias, ce qui peut contrevenir aux

Affaires courantes

droits de la Charte. Elle garantit certes l'égalité devant la loi, mais n'envisage aucune action positive.

Pour ratifier la CADH dès maintenant, il faudrait émettre un très grand nombre de réserves et conclure des protocoles d'entente (PE). Toutefois, en ce qui a trait aux traités sur les droits de l'homme, le Canada pense que les réserves devraient être peu nombreuses et de faible portée. Nous craignons que la ratification de la CADH avec un grand nombre de réserves et de PE n'aille à l'encontre de notre position et ne compromette nos efforts pour dissuader d'autres États de ratifier des traités sur les droits de l'homme avec d'énormes réserves.

Tant que les préoccupations à propos des réserves et des PE exprimés par les deux niveaux de gouvernement n'auront pas été éliminées de façon satisfaisante, le Canada ne sera pas en position de ratifier la CADH.

Les Canadiens ont déjà la possibilité de déposer des plaintes auprès de la Commission interaméricaine des droits de l'homme en matière de violation de ces derniers. Par conséquent, même sans ratifier la CADH, les Canadiens bénéficient pleinement des mêmes droits que ceux défendus par le système interaméricain des droits de l'homme.

Question n° 217—Mme Michelle Dockrill:

Quels consortiums, particuliers ou entreprises se sont montrés intéressés à acheter la mine Prince appartenant à la Société de développement du Cap-Breton?

L'hon. Ralph E. Goodale (ministre des Ressources naturelles et ministre responsable de la Commission canadienne du blé, Lib.): Le 29 mars 1999, la Société de développement du Cap-Breton (DEVCO) a fait savoir au moyen d'un avis national qu'elle avait besoin de conseils financiers relativement à la vente de ses biens. L'échéance pour la soumission de proposition était le 27 avril 1999. On s'attend à ce que DEVCO retienne les services d'un conseiller financier au début de mai. Le conseiller financier choisi commencera alors à préparer une trousse d'information à l'intention des acquéreurs éventuels. L'intérêt du secteur privé pour les biens de DEVCO ne sera connu qu'une fois que la trousse d'information aura été diffusée et que des soumissions auront été reçues.

* * *

[Traduction]

QUESTIONS TRANSFORMÉES EN ORDRES DE DÉPÔT DE DOCUMENTS

M. Peter Adams (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, si les questions n°s 168, 191 et 192 pouvaient être transformées en ordres de dépôt de documents, ces documents seraient déposés immédiatement.

Le président suppléant (M. McClelland): Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

[Texte]

Question n° 168—M. Jean Dubé:

Le ministère du Développement des ressources humaines peut-il fournir les renseignements suivants, par région, par province et pour le pays ainsi que pour chacune des cinq dernières années, au sujet du processus d'application et d'appel pour les prestations d'invalidité du Régime de pension du Canada: *a)* combien de personnes font une première application pour obtenir des prestations d'invalidité et combien de ces demandes sont-elles acceptées ou refusées; *b)* à la suite de cette première application, combien de temps les clients doivent-ils attendre pour obtenir une réponse à leur demande; *c)* combien de clients font une demande de réexamen et combien de ces demandes sont-elles acceptées ou refusées; *d)* dans combien de cas le ministère demande-t-il un réexamen et combien de ces demandes sont-elles acceptées ou refusées; *e)* à la suite d'une demande de réexamen, combien de temps les clients doivent-ils attendre pour obtenir une réponse; *f)* combien de clients font appel auprès du tribunal de révision et combien de ces appels sont-ils acceptés ou refusés; *g)* dans combien de cas le ministère fait-il appel auprès du tribunal de révision et combien de ces appels sont-ils acceptés ou refusés; *h)* à la suite d'un appel au tribunal de révision, combien de temps les clients doivent-ils attendre pour obtenir une réponse du tribunal; *i)* combien de clients font appel auprès de la Commission d'appel des pensions et combien de ces appels sont-ils acceptés ou refusés; *j)* dans combien de cas le ministère fait-il appel auprès de la Commission d'appel des pensions et combien de ces appels sont-ils acceptés ou refusés; *k)* à la suite d'un appel à la Commission d'appel des pensions, combien de temps les clients doivent-ils attendre pour obtenir une réponse du tribunal?

(Le document est déposé.)

Question n° 191—M. Jim Jones:

Pour l'exercice 1997-1998, quels étaient (i) les critères d'admissibilité, (ii) la contribution moyenne faite dans les circonscriptions de Saint-Maurice, Markham, Saint John, Calgary-Sud-Ouest, Halifax, Laurier-Sainte-Marie, Ottawa-Sud et Lasalle-Énard, (iii) la contribution moyenne faite dans les provinces du Québec, de l'Ontario, de l'Alberta, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick et (iv) la contribution moyenne faite dans l'ensemble du pays dans le cadre des initiatives suivantes: *a)* le Programme d'aide ciblée pour la création d'emplois; *b)* les Partenariats pour le développement du marché du travail; *c)* le Programme de stages pour les jeunes; *d)* le programme de subventions salariales ciblées; *e)* le Placement carrière-été?

(Le document est déposé.)

Question n° 192—M. Jim Jones:

Pour l'exercice 1997-1998, (i) quels étaient les critères d'admissibilité, (ii) les modalités de remboursement, (iii) la contribution moyenne faite dans les circonscriptions d'Outremont, de Laurier-Sainte-Marie, de Saint-Maurice et de Lasalle-Énard, et (iv) la contribution moyenne faite dans l'ensemble du Québec dans le cadre de chacune des initiatives suivantes de Développement économique Canada pour les régions du Québec: *a)* l'innovation, la recherche et le développement, la conception; *b)* le développement des marchés et des exportations; *c)* l'esprit d'entreprise et le développement des entreprises?

(Le document est déposé.)

[Traduction]

M. John Cummins (Delta—South Richmond, Réf.): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement.

J'aimerais savoir ce qui est arrivé à la question n° 189. Plus de 45 jours se sont écoulés depuis que cette question a été posée, et il serait temps qu'on y réponde.

M. Peter Adams: Monsieur le Président, j'ai pris note de la question n° 189. Comme la Chambre le sait, nous dépassons largement le taux de 90 % en ce qui concerne la réponse à 2 500 pétitions et enregistrons des taux similaires en ce qui concerne le dépôt d'autres documents, mais j'essaierai d'obtenir la réponse à la question n° 189 du député.

Les crédits

Je demande que les autres questions restent au Feuilleton.

Le président suppléant (M. McClelland): Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant (M. McClelland): Je désire informer la Chambre qu'en raison de la déclaration ministérielle, la période réservée à l'étude des initiatives ministérielles sera prolongée de 10 minutes.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LES CRÉDITS

JOUR DÉSIGNÉ—LA CONSTRUCTION NAVALE

La Chambre reprend l'étude de la motion et de l'amendement.

L'hon. John Manley (ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, je commence par rendre hommage à la députée de Saint John, l'auteur de la motion d'aujourd'hui. Il n'y a pas de doute qu'elle défend sincèrement les intérêts d'une industrie importante dans sa collectivité. Je voulais lui dire que, même si je ne peux pas accepter sa motion, je partage son désir de voir cette industrie réussir, comme bien d'autres.

Je veux aussi souligner le travail de mon secrétaire parlementaire, le député de St. Catharines, qui a aussi des entreprises de cette industrie dans sa circonscription, en Ontario, et avec qui j'ai travaillé en étroite collaboration pour mieux comprendre les défis qui attendent l'industrie de la construction navale au Canada, aujourd'hui.

L'industrie de la construction navale, qui ne représente qu'une petite partie de l'industrie maritime du Canada, mais une partie importante quand même, a une longue et riche tradition au Canada, et pas seulement dans les provinces de l'Atlantique. Elle est aussi bien établie au Québec, en Ontario et en Colombie-Britannique. En 1997, l'industrie de la construction navale du Canada employait environ 5 400 personnes et enregistrait un chiffre d'affaires d'environ 625 millions de dollars.

• (1525)

Actuellement, le Canada est particulièrement qualifié pour la construction de navires relativement petits, mais de grande qualité, comme des traversiers, des brise-glace, des remorqueurs, des navires de pêche ou d'excursion et d'autres.

Ces derniers temps, sur la côte est, l'activité industrielle a donné lieu à la construction de deux navires porte-conteneurs et de deux navires de haute mer et remorqueurs, au carénage d'une plate-forme de forage, à la fabrication de pièces pour des plates-formes de forage et à divers travaux commerciaux de réfection. Au Québec, les chantiers navals ont assuré le carénage d'une plate-forme de forage, ont construit des remorqueurs et effectué divers travaux de réfection de navires. L'industrie de l'Ontario s'affaire actuellement à la reconstruction de trois vraquiers, à la transformation de deux navires en un navire à auto-déchargement, ainsi qu'à la réparation de navires commerciaux. En Colombie-Britannique, on a principa-

lement construit trois transbordeurs à grande vitesse, mais on y construit également des transbordeurs plus petits et on y effectue la réparation de navires commerciaux et d'État.

En ce qui concerne le marché intérieur, l'une des principales opportunités qu'ont eues les chantiers navals canadiens, particulièrement en Ontario et au Québec, a été la nécessité de remplacer la flotte des Grands Lacs. Ces navires sont maintenant âgés de 30 ans en moyenne, ce qui représente les trois-quarts de leur durée de vie estimée.

Les compagnies canadiennes ont actuellement des contrats étrangers pour moderniser une installation de forage, en remettre une autre en état, fabriquer des composantes d'installations de forage pétrolier et réviser des navires commerciaux. Les constructeurs de navires canadiens cherchent également à pénétrer le marché international de bateaux de vivres. L'exportation est un signe de prospérité.

Je reconnais que les règles du jeu internationales ont récemment été modifiées et qu'elles ne sont pas équitables à bien des égards. Les gouvernements des autres pays subventionnent leur construction navale, ce que ne fait pas le Canada. Certains syndicats ont récemment rencontré mes collègues du caucus des députés libéraux de l'Atlantique. Ils ont présenté un tableau montrant qu'il est moins coûteux de financer un navire lorsque des subventions sont apportées. Je ne le contesterai pas, mais ils n'ont pas présenté tous les aspects de la question.

Les subventions ne sont pas le seul facteur de la compétitivité des sociétés qui sont en tête du marché mondial. Il existe d'autres facteurs, qui comprennent le coût de la main-d'oeuvre, les pratiques de prise agressive, la loyauté des constructeurs de navires du pays et le développement de grandes sociétés intégrées qui construisent des navires pour leur propre usage et bien d'autres encore. Ces syndicats n'ont pas non plus dressé un portrait fidèle et complet des mesures prises par le Canada pour aider la construction navale.

À propos de la politique fédérale en matière de soutien de la construction navale, parlons d'abord de ce que nous savons. Pour que le Canada garde son industrie de la construction navale, il doit exporter. Il s'agit d'un secteur dans lequel les Canadiens doivent réussir sur les marchés internationaux, car notre marché national n'est pas assez grand. La clé réside dans la compétitivité au plan international. De plus, cette compétitivité est essentielle au moment même où la capacité de production est excédentaire dans le monde entier. D'après l'OCDE, cette capacité de production excédentaire pourrait atteindre 40 p. 100 d'ici l'an 2005.

La politique fédérale actuelle en matière de construction navale est conforme à notre approche à l'égard des autres secteurs industriels. La construction navale est aussi un des rares secteurs à bénéficier de mesures fédérales spécifiques et globales. Cette politique comporte essentiellement trois volets.

D'abord, nous nous sommes engagés à recourir à des chantiers navals canadiens pour renouveler, réparer et remettre en état les flottes du gouvernement. Nous allons poursuivre dans toute la mesure du possible notre politique d'achat chez nous pour tous les navires et toutes les réparations nécessaires.

Ensuite, nous imposons un tarif douanier de 25 p. 100 sur tous les navires de plus de 100 tonnes qui ont été construits à l'étranger et

Les crédits

qui entrent dans les eaux canadiennes à la faveur de l'ALENA, à l'exception des bateaux de pêche de plus de 100 pieds.

Enfin, entre 1986 et 1993, nous avons consacré 198 millions de dollars à un processus de rationalisation mené par l'industrie; cet argent est allé directement à l'industrie. L'industrie elle-même a décidé qu'il lui fallait réduire sa capacité de production pour que les chantiers navals puissent survivre et demeurer compétitifs. La structure de l'industrie canadienne de la construction navale a changé de façon spectaculaire par suite de cette rationalisation.

Le gouvernement fédéral a en outre plusieurs autres initiatives clés pour appuyer ce secteur. Les armateurs bénéficient de mesures fiscales sous la forme de déductions pour amortissement accéléré sur les navires construits au Canada. Les acheteurs peuvent amortir sur quatre ans le coût entier d'un navire. Compte tenu du fait que la vie moyenne d'un navire est d'une quarantaine d'années, c'est un taux d'amortissement très accéléré et cela donne lieu à un report d'impôt dans les bilans des entreprises. C'est supérieur à la valeur résiduelle de 15 p. 100 qui est offerte pour les navires construits à l'étranger.

• (1530)

On encourage aussi les constructeurs navals à rester à la fine pointe de la nouvelle technologie, par le biais des mesures fiscales d'incitation à la recherche et au développement. Grâce à ces mesures, une aide annuelle de plus de 1,3 milliard de dollars est consentie à des entreprises qui font des activités de recherche et développement au Canada.

Ce secteur, comme tout autre secteur du reste, peut aussi obtenir du financement pour des projets commercialement viables, par le biais d'institutions gouvernementales.

Comme je l'ai déjà mentionné, la Société pour l'expansion des exportations peut, par exemple, fournir du financement pour les ventes à l'exportation de produits canadiens, y compris des navires. En 1998, la SEE a amélioré ses modalités de financement pour l'industrie de la construction navale. La durée du financement est passée de huit à douze ans, et les taux d'intérêt correspondent maintenant aux taux commerciaux.

Comme je l'ai expliqué plus tôt pendant la période des questions, la SEE a aussi modifié l'aide qu'elle consent pour les navires en prévoyant notamment du financement pour la réparation des navires, et j'ai cité Peter Cairns, le président de l'Association des chantiers maritimes canadiens, qui dit que c'est vraiment une initiative excellente et avantageuse pour l'ensemble de l'industrie d'un océan à l'autre.

Il ajoute que c'est un pas important dans la bonne direction, dans un secteur où le Canada est extrêmement compétent. Il dit que ce pourrait être un facteur clé pour attirer des armateurs qui ne font pas nécessairement réparer leurs navires au Canada.

L'industrie de la construction navale peut également se prévaloir du volet des technologies habilitantes du Programme canadien de partenariats technologiques.

À mon avis, le rôle du gouvernement fédéral n'est pas de rétablir un outil du passé ni, de ce fait, d'entreprendre une guerre des subventions avec d'autres pays. Comme bien d'autres pays membres de l'OCDE, le Canada a cessé de verser des subventions. Notre rôle consiste plutôt à établir des règles du jeu équitables en poursuivant nos efforts pour éliminer les subventions à l'étranger et pour supprimer les obstacles au commerce.

[Français]

Pourtant, la question qui est soulevée régulièrement ici est la suivante: le Canada devrait-il verser les mêmes subventions que ces pays? Ma réponse est catégorique: non. Je mentionnerai cinq raisons.

Premièrement, ces subventions se révéleraient très coûteuses, et les contribuables canadiens n'ont pas à porter ce fardeau. Deuxièmement, si nous commençons à subventionner la construction navale, on nous demanderait bientôt de subventionner plusieurs autres industries canadiennes. Troisièmement, rien ne garantit que, grâce à ces subventions, les navires construits au Canada seraient plus attrayants pour les acheteurs étrangers.

Je rappelle à la Chambre que la plupart des acheteurs de navires préfèrent acheter auprès des constructeurs de leur pays. Le prix n'est que l'un des facteurs en cause.

Quatrièmement, de telles subventions vont à l'encontre des tendances actuelles du commerce international. L'Organisation de coopération et de développement économiques, l'Organisation mondiale du commerce et plusieurs autres organisations internationales réclament la fin des subventions aux constructeurs de navires. L'Union européenne tente d'éliminer les subventions dans ses pays membres.

Cinquièmement, le Canada a réclaté avec force l'élimination de telles subventions. Nous ne pouvons pas réclamer la fin des subventions aux constructeurs de navires pour nos partenaires commerciaux et utiliser ces subventions pour soutenir notre propre industrie.

[Traduction]

Le fait que l'industrie de la construction navale au Canada ne reçoit pas de subventions ne la rend pas unique. Aucune autre industrie ne reçoit de soutien sous forme de programmes de subventions directes. Par conséquent, si l'industrie de la construction navale devait être subventionnée, d'autres industries voudraient l'être également.

• (1535)

S'il fallait accroître les subventions, cela coûterait très cher aux contribuables canadiens et ne réglerait en rien le problème de la capacité largement excédentaire actuelle de l'industrie de la construction navale.

Par contre, la réduction des subventions est une tâche complexe et difficile qui ne peut être réalisée à court terme. Cependant, pour défendre notre industrie, nous allons continuer, quand nous le pourrons, d'exercer des pressions auprès de l'OCDE et de l'OMC. Nous allons également continuer d'inviter les États-Unis à mettre à jour leur Jones Act, qui date de 77 ans, pour la rendre conforme aux principes de l'ALENA et de l'OMC.

J'ai décrit le rôle du gouvernement fédéral visant à garantir que l'industrie de la construction navale puisse soutenir la concurrence internationale, de même que ses orientations et les efforts qu'il continue de déployer pour réduire les distorsions du marché. Toutefois, comme dans d'autres secteurs d'activité, le développement dans la construction navale constitue une responsabilité partagée entre les divers intervenants.

Les crédits

Les provinces ont un rôle à jouer. Les organismes de développement régional fournissent des programmes de soutien du développement économique auxquels les provinces peuvent apporter un complément avec des mesures ciblées.

Les provinces peuvent créer divers programmes et orientations servant de compléments aux programmes fédéraux et répondant mieux à leurs propres besoins. La Nouvelle-Écosse et le Québec l'ont déjà fait. La Nouvelle-Écosse a créé un programme de garantie de prêt aux armateurs semblable au programme américain Title XI, et le Québec a un programme de subventions. Si la construction navale est une priorité pour elles, d'autres provinces peuvent suivre cet exemple.

Qui plus est, l'industrie de la construction navale a aussi un rôle à jouer. Par exemple, il peut être plus sensibilisé aux besoins du marché et chercher de nouveaux débouchés, mettre à niveau ses techniques et se rééquiper avec dynamisme et diversifier ses activités dans des marchés connexes. Il peut améliorer sa productivité par le biais de la formation et aussi analyser les synergies entre les constructeurs et les acheteurs de navires.

Le gouvernement fédéral n'est manifestement pas le seul intervenant.

En guise de conclusion, je crois au dialogue avec tous les secteurs. Mon secrétaire parlementaire, des membres de mon cabinet, des fonctionnaires et moi-même avons rencontré et écouté des représentants du secteur de la construction navale.

Les députés de l'opposition aiment parfois exagérer pour faire de l'effet, mais ils ne voudraient certainement pas induire les gens en erreur. Contrairement à ce qu'on dit les médias, j'affirme catégoriquement que je n'ai pas refusé de rencontrer quelque intervenant que ce soit de ce secteur.

Le gouvernement fédéral a une politique en matière de construction navale et sait que les contribuables canadiens veulent que cessent les subventions aux entreprises. J'ai encouragé le secteur à travailler avec les ministères du Commerce international et des Finances dans le contexte de cette politique.

Le gouvernement fédéral s'acquittera de son rôle en poursuivant ses efforts en vue d'éliminer les subventions étrangères et de faire tomber les barrières commerciales. Toutefois, les provinces et le secteur ont aussi un rôle à jouer. Les provinces peuvent adopter des programmes qui serviront de complément aux mesures de soutien du gouvernement fédéral. Les constructeurs de navires peuvent s'adapter aux conditions du marché et repérer le marché qui convient le mieux.

Des progrès en ce sens ont déjà été accomplis. Il faut faire fond sur ces progrès afin d'assurer le maintien de la viabilité de ce secteur riche et historique.

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Monsieur le Président, le ministre sait que l'industrie de la construction navale et ses représentants nous ont vus à ce sujet, ainsi que lui. Ils nous ont demandé notamment d'inviter le ministre à exempter les nouveaux navires construits dans des chantiers navals canadiens de l'application des règlements actuels sur le crédit-bail de Revenu Canada. Ils avaient quatre demandes, mais si seulement celle-là était agréée, cela leur permettrait d'être concurrentiels. Mon chantier maritime de Saint

John a soumissionné pour plus de 50 contrats. Ces gens ont soumissionné et ne peuvent absolument pas concurrencer les autres chantiers navals à l'heure actuelle. Cependant, ils affirment que s'ils obtenaient rien que cette demande-là, ils pourraient peut-être devenir compétitifs et redonner du travail aux employés.

• (1540)

L'hon. John Manley: Monsieur le Président, dans ce cas-ci, je parle, en fait, au nom du secrétaire d'État aux institutions financières qui est responsable de cette question. En ce qui concerne les règles touchant la location, on compare, en fait, le taux de location avec le taux d'amortissement permis. À l'heure actuelle, les navires construits au Canada, ont droit à un amortissement très rapide, soit un amortissement de 100 p. 100 du coût sur quatre ans.

Lorsqu'on parle de crédit-bail, en général, le taux d'amortissement est beaucoup plus lent que cela. Je fais souvent la comparaison avec les wagons de chemin de fer. On pratique dans ce cas-là un amortissement dégressif de 10 p. 100. En d'autres termes, on n'amortit jamais entièrement le wagon. Cet amortissement se fait très graduellement sur une longue période.

Le fait de combiner ces deux avantages, de donner la capacité d'amortir tout sur quatre ans et de permettre en plus de cela de louer le bien et de transférer fondamentalement l'amortissement rapide à un autre contribuable créerait un précédent qui intéresserait beaucoup d'autres industries. Ce serait une solution très coûteuse. Je pense que jusqu'à maintenant, l'industrie n'a pas réussi à nous persuader de la nécessité de combiner ces deux avantages fiscaux uniquement pour ce secteur.

[Français]

M. Antoine Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière, BQ): Monsieur le Président, le ministre de l'Industrie dit avoir rencontré les membres de l'Association de la construction navale qui réunit les patrons des neuf plus grands chantiers maritimes au Canada. Leur mémoire qui date de 1996, et ils le maintiennent toujours, reconnaît qu'il y a un certain nombre de considérations que le ministre livre ou dont le secrétaire parlementaire parle.

Il y a quatre points sur lesquels ils insistent, et il n'a pas répondu à cela, notamment l'instauration d'un programme amélioré de financement à l'exportation.

Oui, il y a des choses à la SEE, mais le ministre dit lui-même que la Nouvelle-Écosse a senti le besoin d'en instaurer un et ce n'est pas quelque chose d'original puisque le ministre sait qu'il existe le Titre XI aux États-Unis.

Tout le monde ici est d'accord. On n'a pas à parler des demandes de subventions. Il n'y a personne qui demande cela. Ce sont donc des mesures fiscales et des garanties de financement qui sont adoptées notamment par les Américains. Ce n'est pas de la loi Jones dont il est question, mais du Titre XI, donc des prêts garantis, oui, mais à de meilleurs taux, exactement ce qui est accordé au secteur de l'aérospatiale.

Je laisse au ministre la chance de répondre à cela.

L'hon. John Manley: Monsieur le Président, ce n'est pas la vérité parce qu'en effet, il n'y a pas de prêts pour les ventes domestiques dans le secteur de l'aérospatiale. La SEE appuie les

Les crédits

ventes à l'exportation. C'est pour cette raison que la Société pour l'expansion des exportations existe. Il n'y a pas de programme dans quelque industrie que ce soit au Canada visant à aider les ventes domestiques.

Je suis certain que plusieurs industries aimeraient bien avoir un programme pour garantir les ventes domestiques, mais cela n'existe pas en ce moment. En Nouvelle-Écosse et au Québec, les gouvernements provinciaux ont donné un appui comme cela, mais cela n'existe pas au niveau fédéral, et je crois que cela pourrait créer encore un précédent assez coûteux.

Aux États-Unis, c'est une question qui relève du Titre XI. C'est une subvention pour les ventes domestiques ainsi que les ventes à l'exportation.

[Traduction]

M. Bill Gilmour (Nanaimo—Alberni, Réf.): Monsieur le Président, j'espère que le ministre avouera que, lorsque nous parlons de construction navale, il y a des emplois au Canada qui sont en jeu.

Nous tenons une occasion, à Port Alberni, où une petite entreprise de construction navale, Kamma and Blake, a conçu et construit un bateau de sauvetage en aluminium de 47 pieds qui intéresse les militaires du monde entier.

● (1545)

La technologie a été payée par les contribuables canadiens. La difficulté, c'est que les Australiens viennent maintenant au Canada pour, au fond, mettre la main sur cette technologie, la rapporter en Australie et l'y exploiter. Le ministère de la Défense nationale sacrifie la conception de ce produit.

Les habitants de ma circonscription estiment que ce bateau de conception canadienne est excellent. Pourquoi ne pas le construire au Canada? Pourquoi exportons-nous notre technologie et la céder à quelqu'un d'autre alors que nous pouvons l'exploiter chez nous? Nous exportons des emplois.

L'hon. John Manley: Monsieur le Président, j'ignore la réponse à cette question. Je partage certainement les préoccupations du député. Si la conception est canadienne, si c'est un produit que nous pouvons fabriquer et exporter, je voudrais connaître les détails du dossier, et je vais étudier le problème.

Je peux aussi donner au député l'assurance que divers organismes, dont la SEE, et nos délégués commerciaux à l'étranger, tiennent à soutenir les fabricants canadiens de navires pour qu'ils aient le même succès que d'autres fabricants sur les marchés étrangers. J'ai hâte de recevoir ces renseignements.

M. John Herron (Fundy—Royal, PC): Monsieur le Président, je sais que le ministre ne souhaite pas être entraîné dans la guerre des subventions. D'ailleurs, ce n'est pas l'orientation qu'adopte actuellement l'économie mondiale. Je suis donc d'accord avec lui à ce sujet.

Il y a d'autres initiatives possibles qui n'ont rien à voir avec les subventions. Je vais en citer quelques exemples. Ainsi, il pourrait consulter son collègue, le ministre du Commerce international, et

charger une très petite équipe, composée tout au plus de deux ou trois membres, de travailler à la conclusion d'un genre d'accord bilatéral avec les Américains afin que ceux-ci permettent à certains types de navires de pénétrer le marché américain.

Ce pourrait être le cas dans le golfe du Mexique où on trouve difficilement des plates-formes de forage ou des coques carénées que nous avons mises au point pour le projet Terra Nova. Voilà donc quelque chose que l'on pourrait faire dans une perspective très orientée vers les tâches; il s'agirait de mettre ça sur papier, de l'étudier et de voir ce qu'on peut en tirer. Telle est ma première suggestion.

Il a ensuite affirmé qu'une exemption des dispositions des règlements de crédit-bail actuels de Revenu Canada, de même qu'une déduction pour amortissement accéléré pourraient constituer des mesures très coûteuses. Étant donné qu'aujourd'hui aucun navire n'est construit selon cette formule, générer un peu d'activité économique et quelques recettes fiscales valent beaucoup mieux que pas de recettes fiscales du tout. Je dirais que nous ne pouvons pas nous permettre de rien faire. Il faut également tenir compte des coûts sociaux que cela représenterait pour ceux qui autrement seraient sans travail et devraient sans doute bénéficier d'une forme d'aide quelconque.

Ce que nous disons aujourd'hui correspond mot pour mot au libellé de l'initiative de politique présentée par le Parti libéral du Canada. Je serais très étonné s'il n'y avait pas parmi les simples députés, voire au sein du cabinet, des gens qui ont appuyé cette initiative. Alors pourquoi le ministre ne l'appuierait-il pas aujourd'hui?

L'hon. John Manley: Monsieur le Président, le député ne se rend pas compte que ce serait coûteux parce que cela créerait un précédent pour d'autres secteurs. Autrement dit, s'il doit y avoir du crédit-bail et un amortissement rapide pour les navires, pourquoi n'aurait-on pas la même chose pour les trains, par exemple?

Faire un tel choix voudrait dire adopter un régime qui ferait payer l'amortissement à d'autres contribuables pour d'autres éléments d'actif. Il y aurait peut-être moyen de formuler un tel argument. Ce serait peut-être possible, et je suis sûr que le secrétaire d'État serait disposé à l'entendre. Quoi qu'il en soit, le député doit comprendre que ce n'est pas une formule qui pourrait nécessairement se limiter aux navires. Si l'on procédait de cette manière, il faudrait se préparer à recevoir des propositions dans d'autres secteurs.

Quant à l'idée d'essayer de trouver certaines exemptions plus limitées à la loi Jones, en collaboration avec les Américains, je présume que je parle au nom de mon collègue quand je dis que nous sommes tout à fait disposés à collaborer avec l'industrie si nous pouvons cibler des domaines dans lesquels nous aurions des chances de faire des progrès.

● (1550)

En tant que député du Parti conservateur, le député sait que les transports étaient assujettis au libre-échange avant d'en être retirés à la dernière minute par les Américains, ce qui assurait la protection de la loi Jones.

Les crédits

Si je ne me trompe pas, quand je siégeais dans l'opposition, j'avais posé une question au ministre du Commerce international de l'époque alors que se négociait l'ALENA précisément à ce sujet. Cela faisait bien sûr partie des objectifs de négociation de l'ALENA du gouvernement du Canada. On n'a pas réussi à faire de brèche dans la loi Jones.

Nous pouvons peut-être faire un peu plus de progrès maintenant, si nous visons un secteur bien précis. Je pense que le gouvernement serait disposé à le faire si, bien sûr, cela peut porter fruit.

M. Gordon Earle: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Je voudrais que vous demandiez le consentement unanime de la Chambre pour prolonger la période de questions de cinq minutes.

Le président suppléant (M. McClelland): Le député de Halifax-Ouest a demandé le consentement unanime de la Chambre pour que la période de questions et d'observations soit prolongée de cinq minutes. Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: D'accord.

Une voix: Non.

M. Randy White (Langley—Abbotsford, Réf.): Monsieur le Président, le débat est très intéressant, compte tenu de la motion qui a été présentée. Je voudrais lire la motion et tenter de comprendre un peu ce que veulent les conservateurs. La motion dit ceci:

Que la Chambre demande au gouvernement d'élaborer une nouvelle politique nationale visant à favoriser la relance de l'industrie canadienne de la construction navale par le maintien et l'avancement du degré d'excellence et des technologies pour lesquelles le Canada est reconnu depuis longtemps, compte tenu qu'il est de tous les pays celui dont le littoral est le plus long et que les Canadiens se classent parmi les meilleurs constructeurs de navires du monde.

Pendant que nous débattons cette motion, j'ai cherché à comprendre au juste ce que voulaient les conservateurs. Je pose donc encore une fois la question: quelle est la politique des conservateurs? Comme ils ont formé le gouvernement pendant dix ans, ils ont sûrement un énoncé de politique sur cette question, mais je n'arrive pas à mettre la main dessus.

Je doute fort que les membres des syndicats en cause, notamment ceux de la Fédération des travailleurs de construction navale du Canada atlantique, seraient très heureux qu'on cherche une politique en ce moment. Je crois que ces travailleurs veulent qu'on agisse. Après tout, nous avons perdu un assez grand nombre de travailleurs de cette industrie ces dernières années. Au cours de la période allant de 1990 à 1996, le nombre total d'emplois dans l'industrie de la construction et de la réparation de navires est passé de 11 984 à 5 566.

J'ai du mal à croire que, compte tenu d'un pareil bilan dans l'industrie de la construction navale, nous soyons aujourd'hui à la Chambre des communes à chercher encore une politique. Nous devrions plutôt, et les conservateurs auraient dû en faire autant, chercher des moyens d'améliorer la productivité. J'y reviendrais dans un instant. À mon avis, les conservateurs auraient mieux fait de présenter une motion aboutissant à des mesures concrètes.

J'ai entendu le ministre de l'Industrie parler de la situation actuelle et je suis d'accord avec lui lorsqu'il affirme que les règles du jeu internationales ont été modifiées. Nous reconnaissons qu'elles ne sont plus équitables en raison des subventions qui sont accordées dans d'autres pays.

Les libéraux parlent de politique fédérale; ils disent que nous devons exporter davantage, que la concurrence internationale est vive et que l'industrie de la construction navale accuse une surcapacité. C'est peut-être le cas, mais il existe quand même des réponses et des solutions. En passant, je signale que je partage mon temps de parole avec le député d'Edmonton-Est.

Nous parlons de la déduction pour amortissement sur une période de quatre ans. Le ministre a raison de dire qu'il s'agit d'une période très courte. Aujourd'hui, la plupart des actifs sont dépréciés sur la base de la durée utile de vie prévue ou en fonction d'un certain pourcentage. L'amortissement sur quatre ans est avantageux pour l'industrie.

• (1555)

Le système comporte des crédits d'impôt pour la recherche et le développement. Comme l'a déjà dit le ministre, la Société pour l'expansion des exportations accorde des prêts dont les taux d'intérêt sont très comparables aux taux commerciaux. Toutes ces mesures devraient favoriser la croissance de l'industrie de la construction navale.

Si ces mesures sont en place et que toutes ces choses se sont produites, comment se fait-il que l'industrie accuse un recul au lieu de connaître une croissance? Le fait qu'il n'y a pas de réduction générale des impôts des Canadiens et de l'industrie canadienne constitue l'un des principaux obstacles à l'expansion de l'industrie de la construction navale. La plupart des Canadiens estiment que le Canada n'est pas aux prises avec un problème de revenus, mais avec un problème de dépenses: l'argent n'est pas dépensé aux bons endroits.

Les conservateurs ont tort de réclamer des réductions d'impôt, des garanties de prêt et plus d'argent des contribuables. Nous devons plutôt compter sur la déduction pour amortissement, les crédits d'impôt pour la recherche et le développement et des prêts à taux plus avantageux de la Société pour l'expansion des exportations, c'est ce qui s'impose.

La motion présentée par le Parti conservateur reflète son orientation. Premièrement, il ne semble pas avoir de politique. Deuxièmement, il compte sur le gouvernement pour préparer une politique alors que ce n'est pas de cela dont les gens ont besoin. Ils ont besoin d'un allègement fiscal. Troisièmement, sans ce parti qui parle d'allègement fiscal, nous devons assumer la responsabilité dans ce domaine.

Si nous regardons ce qui semble nécessaire, les garanties d'emprunt forcent les contribuables à accepter une responsabilité financière que les banques et les investisseurs en capital de risque considèrent comme étant trop risquée. C'est la réalité. Nous devons en arriver à ce que l'industrie ait de nouveau confiance en l'avenir. Je sais que c'est une nouvelle façon de penser et d'agir, mais à mon avis, la seule façon pour le gouvernement d'y arriver est de songer sérieusement à une réduction générale des impôts. Autrement, je ne

Les crédits

crois pas que l'on puisse régler ce problème à la Chambre des communes.

Comme le ministre l'a lui-même souligné, il n'y a pas que le gouvernement fédéral en cause. Les gouvernements provinciaux ont également leur mot à dire. Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a adopté un programme de garantie de prêts dans le domaine de la construction navale. Il y a également d'autres intervenants. Les constructeurs de navires canadiens peuvent chercher des moyens d'être plus concurrentiels.

Entre-temps, pendant toute ces discussions, les travailleurs de la construction navale se demandent pourquoi les conservateurs parlent d'adopter d'autres politiques et pourquoi le gouvernement dit que ce qu'il fait est bien et que la situation s'améliore alors que ce n'est pas du tout le cas? Nous devrions plutôt dire aux travailleurs de la construction navale et aux constructeurs de navires qu'à compter de maintenant nous allons utiliser les fonds excédentaires qui existent au gouvernement fédéral, nous le savons, pour financer des mesures constructives comme la réduction des impôts. C'est de cela dont nous avons besoin. Cela aidera à faire avancer cette industrie et bien d'autres.

Je ne saurais le dire de meilleure façon. C'est ce que la majorité des Canadiens recherchent aujourd'hui. Ils ne veulent pas davantage de subventions. Les garanties d'emprunt ne font que renvoyer la responsabilité au gouvernement fédéral. Il est temps de se pencher sur la question des allègements fiscaux dont les Canadiens ont besoin, non seulement dans l'industrie, mais à titre personnel également.

[Français]

M. Antoine Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière, BQ): Monsieur le Président, j'ai écouté avec beaucoup d'attention ce que vient de dire le député réformiste.

• (1600)

Je pense que c'est le reflet de ce que disent tous les députés à la Chambre, c'est-à-dire qu'il n'est plus question de demander des subventions. Tous sont d'accord là-dessus.

Lorsqu'il parle de réductions d'impôt, c'est aussi ce que souhaitent les gens. Mais l'argument habituellement invoqué par les réformistes à cet égard, c'est que c'est un incitatif. Or, un crédit d'impôt remboursable—et je précise le mot «remboursable», qui est une des mesures demandées par les propriétaires de chantiers navals au Canada, s'avère important parce que c'est aussi un incitatif qui intervient après la construction. Cela permet donc de réaliser quelque chose qui, autrement, n'aurait pas été réalisée. Cela entraîne donc des recettes fiscales en plus de créer des emplois.

Je demande au député réformiste s'il est d'accord avec ce genre de mesures.

[Traduction]

M. Randy White (Langley—Abbotsford, Réf.): Monsieur le Président, c'est une mesure que l'on pourrait envisager. Toutefois, le député devra me convaincre qu'il y a une grande différence entre cela et l'accélération de la déduction pour amortissement, qui en

fait sert à la même chose. Si une mesure est plus efficace que l'autre, je ne m'y oppose certainement pas.

Deux choses sont nécessaires pour aider l'industrie aujourd'hui: un allègement fiscal et l'expansion du commerce avec la région atlantique. Si le gouvernement fédéral voulait bien se pencher attentivement sur ces deux conditions, nous pourrions assister à certains changements dans cette industrie. Je pense que nous avons dépassé le stade de l'élaboration d'une politique nationale visant à favoriser la relance de l'industrie de la construction navale proposée dans la motion des conservateurs. Je pense que nous avons dépassé cette demande et que nous sommes rendus bien au-delà. Ce n'est pas d'une politique dont nous avons besoin. Ce dont nous avons besoin, c'est d'une réduction générale des impôts sous une forme ou une autre.

Mme Diane Ablonczy (Calgary—Nose Hill, Réf.): Monsieur le Président, je trouve les remarques de mon collègue très intéressantes compte tenu de la nécessité d'avoir une politique définie sur cette importante question, en particulier pour les provinces de l'Atlantique.

Je sais que mon collègue est né et a grandi dans les provinces de l'Atlantique où il a ses racines et où il se rend régulièrement. Je me demande si le député pourrait préciser pourquoi il pense que le gouvernement devrait élaborer une politique visant à favoriser la croissance des industries au Canada atlantique et à leur permettre de créer les emplois et le revenu dont cette partie du pays a tellement besoin.

M. Randy White: Monsieur le Président, les politiques sont nécessaires au développement économique du Canada atlantique. L'industrie de la construction navale n'est qu'un élément. L'une des politiques vise à garder le gouvernement à l'écart. Je n'ai vu qu'ingérence dans de nombreux secteurs économiques du Canada atlantique. Nous pourrions parler de la prospection gazière, minière ou pétrolière. La plupart des industries du Canada atlantique ont obtenu de telles quantités de fonds que beaucoup d'entre elles sont devenues des championnes des pertes économiques. La meilleure chose que nous pourrions faire, c'est d'élaborer une politique qui garderait le gouvernement à l'écart du Canada atlantique pour le remplacer par le secteur privé.

Il y a aujourd'hui des problèmes à la Devco. Des problèmes ont déjà commencé avec la mine de la baie Voisey. Il y a aussi les difficultés dans l'industrie gazière en raison de l'ingérence du gouvernement fédéral qui refait le tracé du gazoduc. Chaque fois que le gouvernement fédéral touche quelque chose dans le Canada atlantique, il prend de mauvaises décisions et crée un problème grave.

La solution que je préconise, c'est de sortir le gouvernement de la région. Laissez croître le Canada atlantique. Il a plus de ressources et de potentiel que bien d'autres régions du Canada. Le plus gros obstacle au développement économique du Canada atlantique, c'est le gouvernement. C'est là qu'il faut chercher la solution.

• (1605)

M. Peter Goldring (Edmonton-Est, Réf.): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre part au débat concernant la motion proposée par la députée de Saint John. Il s'agit d'une motion pouvant faire l'objet d'un vote, comme cela devrait être le cas pour

Les crédits

la plupart des mesures proposées à la Chambre par le gouvernement ou, comme dans le cas présent, par un député.

J'appuie cette motion. Mes commentaires ont pour objectif de montrer comment deux partis censés avoir des visions politiques différentes peuvent parvenir à un accord. Là où nos opinions divergent, c'est dans la manière spécifique de parvenir aux résultats, sur lesquels nous sommes d'accord.

En présentant cette motion, la députée cherche à obtenir l'approbation de la Chambre pour demander au gouvernement de formuler une nouvelle politique nationale en matière de construction navale afin de soutenir la relance de cette industrie. Dans sa motion, la députée affirme que les Canadiens ont dans le passé été considérés comme faisant partie des meilleurs constructeurs de navires au monde.

La motion qu'elle présente aujourd'hui laisse entendre que notre industrie de la construction navale actuelle est quelque peu à bout de souffle et qu'il faut soutenir sa relance. C'est bien le moins qu'on puisse dire. La motion laisse également entendre que l'excellence de la construction navale ainsi que les réalisations technologiques de cette industrie au Canada sont menacées. Je suis également d'accord avec cela.

Je connais assez bien l'histoire de la marine canadienne durant la guerre. Tout comme la députée de Saint John, j'ai été un fervent défenseur de la cause de nos vétérans de la marine marchande, qui souhaitaient que leurs mérites soient reconnus et qu'on leur accorde les mêmes avantages qu'aux autres ainsi qu'une rémunération pour leur avoir refusé l'égalité pour les services qu'ils ont rendu à la défense du Canada durant la guerre. Douze mille hommes et femmes ont servi à bord de ces navires, dont plus de 70 ont coulé.

Lorsqu'on songe à l'histoire du Canada, l'histoire de ses navires vient facilement à l'esprit, le *Bluenose* étant le plus célèbre des navires canadiens. Quant à l'histoire de ma propre famille, au tournant du siècle, le capitaine Richard Goldring commandait une goélette commerciale baptisée le *Maple Leaf*—un nom qui lui allait bien—à partir de Port Whitby, en Ontario.

Cependant, pour ce qui est de la nature de la construction navale dans le commerce moderne, nous parlons de nos jours de superpétroliers transocéaniques et d'énormes navires à passagers tellement gros qu'ils ne peuvent même pas passer par le canal de Panama. Certains sont spécialement conçus pour naviguer sur un océan seulement. Les navires de cette grosseur doivent être conçus et construits par des entreprises de renommée mondiale.

Or, ces entreprises bâtissent leur réputation en s'appuyant sur leurs expériences. Cette expérience existe dans l'industrie canadienne de la construction navale. Nous devons trouver le moyen de profiter de cette expérience et d'aider à l'établissement de constructeurs de navires de classe mondiale qui reflètent bien notre histoire et nos compétences.

Nous étions des chefs de file dans la construction de navires en bois. Les grands voiliers étaient une chose quotidienne à Québec et à Montréal, le Saint-Laurent étant la porte d'entrée, une route d'importation et d'exportation pour les cargaisons et les passagers. L'immigration au Canada a été le résultat de nos compétences dans le domaine de la construction navale. Le visage de notre nation

dépend dans une large mesure de nos efforts dans ce domaine. La plupart des immigrants sont venus au Canada dans des navires fabriqués au Canada.

Que s'est-il produit pour entraîner le déclin de l'industrie de la construction navale au point d'en arriver à la situation actuelle? À mon avis, nous avons perdu cette industrie à deux reprises dans notre histoire et, dans les deux cas, la perte a été surtout attribuable à une lacune de recherche et développement.

Le premier déclin s'est produit lors du passage des bateaux en bois aux bateaux en acier, au tournant du siècle. À l'époque, les chantiers navals canadiens au Québec et dans les Maritimes construisaient la plupart des navires de commerce utilisés par l'Angleterre et de nombreux autres pays. Puis, nous avons commencé à prendre du retard sur la Grande-Bretagne où l'industrie sidérurgique avait déjà été intégrée à l'industrie de la construction navale.

À l'époque, nous exportions nos ressources naturelles ailleurs pour y être transformées. La seule exception notable était, bien sûr, la construction de bateaux en bois, domaine dans lequel nous excellions. Les liens entre l'industrie sidérurgique et l'industrie de la construction navale au Canada ne se sont pas forgés facilement. Le transfert technologique du bois à l'acier ne s'est tout simplement pas produit.

● (1610)

Comme je l'ai dit, nous avons perdu notre industrie de la construction navale à deux reprises. La deuxième fois, c'était après la Seconde Guerre mondiale. Durant la guerre, notre compétence en construction navale était aussi reconnue que l'affirme la motion de la députée. Cependant, après la guerre, il semble que la tendance à se refermer sur soi et à ne pas exploiter nos avantages concurrentiels a pris le dessus encore une fois.

Nous savons, par exemple, que bon nombre des difficultés de nos vétérans de la marine marchande viennent de ce que, après la guerre, nous avons cru que notre industrie du transport maritime demeurerait robuste et que jamais ils n'auraient à chercher du travail. Or, en l'espace de cinq petites années après la Seconde Guerre mondiale, bon nombre de nos marins marchands se sont trouvés sans emploi. Les sociétés de transport s'étaient intéressées à d'autres régions du globe et avaient amené avec elles leur demande en construction navale.

Encore une fois, le transfert de technologie des navires de guerre à des navires efficacement équipés pour le commerce n'a pas eu lieu. Les chantiers navals du Canada ont déperé. Il fut un temps où le Canada était un chef de file dans le secteur de la construction navale. Au fil des décennies, l'histoire de la construction navale au Canada a connu des hauts et des bas et a atteint son sommet durant la guerre.

Pour chaque emploi direct perdu dans la construction navale, deux emplois ou plus disparaissent dans l'économie locale. Un secteur qui fut un employeur important au Canada n'arrive même plus à satisfaire nos propres modestes besoins en matière de construction navale, et encore moins à jouer un rôle sur le marché mondial.

À mon avis, et d'après l'expérience de la plupart des Canadiens, les économies ne tirent aucune force durable des subventions gouvernementales. À long terme, ce ne sont pas les subventions gouver-

Les crédits

nementales qui raffermissent l'industrie. L'industrie doit plutôt se solidifier en intervenant sur les marchés mondiaux en temps de paix.

Quel est l'incitatif pour assurer une R-D durable, quand le gouvernement est là pour corriger les lacunes, fournir des contrats ou résoudre les difficultés? Il faut noter que, selon les normes internationales, l'industrie de la construction navale même contribue peu aux activités de R-D la concernant.

Parlons brièvement des impôts. Il semble aller de soi que plus l'impôt sur le revenu est lourd, plus les exigences salariales sont élevées. On le voit dans l'industrie automobile et d'autres industries qui tentent de livrer concurrence sur le marché international. Les gens regardent ce qui leur reste après les impôts. Le salaire brut importe peu sauf pour donner une fausse idée du statut ou du poste.

Sans entrer dans les détails, je dirais que toute tentative pour revitaliser l'industrie de la construction navale doit être fondée sur une combinaison d'impôts plus bas et une plus grande liberté de faire des échanges internationaux. La solution à nos problèmes ne consiste pas à recourir aux subventions gouvernementales, mais à égaliser les chances de faire des échanges internationaux.

Notre pays a des matières premières. Nous avons des ports et des chantiers de construction navale. Nos travailleurs sont compétents et remplis de bonne volonté. Le Canada a même un prix de vente de base fixé en monnaie canadienne qui ne vaut que 75 cents par rapport au dollar américain. Pourquoi ne se vend-il pas de bateaux construits au Canada? À cause des impôts élevés et des barrières commerciales.

[Français]

M. Paul Crête (Kamouraska—Rivière-du-Loup—Témiscouata—Les Basques, BQ): Monsieur le Président, je suis très heureux de prendre la parole après mon collègue et de constater qu'il appuie la motion. C'est une position qui n'est pas unanime dans son parti. On espère qu'il pourra possiblement convaincre ses collègues.

Samedi dernier, j'étais sur une route de la Gaspésie et soudainement, en haut d'une côte, j'ai vu apparaître le village de Les Méchins. Ce village a un petit chantier maritime où M^{me} Denise Verreault a pris la relève familiale. Comme entrepreneur dans un milieu maritime, elle a décidé de prendre les choses en main et de développer ce secteur.

Aujourd'hui, elle a décidé de prendre son bâton de pèlerin et de faire le tour du Canada pour inciter les ministres responsables, tant au niveau fédéral que provincial, à instaurer une réelle politique de construction navale.

Je pense que M^{me} Verreault serait fière de la motion d'aujourd'hui. Son idée, qui avait reçu des appuis, a finalement fait des petits. Je voudrais poser la question suivante à mon collègue. Le député de Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière a, au niveau de son action par rapport à la construction navale, provoqué des choses et fait en sorte que l'attention de l'opinion publique soit attirée sur cette question.

• (1615)

Quand on demande des mesures de diversification économique régionale pour des régions comme la Gaspésie, pour Les Méchins, ou pour toutes les parties du Canada qui possèdent des avantages de base pour faire de la construction navale, est-ce que la meilleure façon ne serait pas d'adopter le projet de loi C-493 présenté par le député de Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière?

Dans ce projet de loi, il ne s'agit pas de subventions, mais plutôt de mesures fiscales afin de rendre les chantiers canadiens plus concurrentiels sur la scène internationale, d'un programme de prêts garantis, jusqu'à 87 p. 100, comme cela existe aux États-Unis, d'une modification de la Loi de l'impôt sur le revenu pour rendre plus avantageuses les règles de crédit-bail, pour les rendre comparables au transport ferroviaire, et d'un crédit d'impôt remboursable comme celui du Québec.

Est-ce que dans ce contexte, ces mesures ne rejoindraient pas sa vision des choses, où il ne veut pas des subventions mais des programmes d'aide gouvernementale? Cela permettrait de diversifier nos économies régionales. Cela permettrait également au Québec et au Canada de reprendre leur place sur le marché mondial en matière de construction navale.

[Traduction]

M. Peter Goldring: Monsieur le Président, je crois que la seule façon de développer et de stimuler l'industrie est d'en résoudre les problèmes. Et cela ne doit pas forcément se faire au moyen de subventions directes.

Les problèmes semblent évidents. Nous pourrions remonter aux années 60, lorsque je suis devenu adulte et que j'ai commencé à voter. À l'époque, le dollar canadien valait 1,10 \$ américain et le taux d'imposition était de beaucoup inférieur à ce qu'il est aujourd'hui. Et pourtant, on trouvait alors le moyen d'aider l'industrie de la construction navale.

Ce sont là des choses sur lesquelles nous devrions nous pencher en même temps que sur le problème très important du nivellement du commerce international en envisageant peut-être l'abrogation de la Jones Act. Celle-ci semble défavoriser injustement le Canada et son industrie de la construction navale. Voilà ce que nous devrions faire, je crois, pour résoudre nos problèmes de fiscalité et uniformiser les règles du jeu dans le domaine du commerce international.

M. John Bryden (Wentworth—Burlington, Lib.): Monsieur le Président, les Américains aiment à se rappeler le premier billet de 1 dollar qu'ils ont gagné. Je me rappelle de ma première pièce de 10¢. C'était une très petite chose brillante qui, je me le rappelle, était à l'effigie d'un homme. Ce côté face ne m'intéressait pas beaucoup à l'époque et ne m'intéresse toujours pas aujourd'hui. Il s'agissait bien entendu du roi George VI.

Du côté pile de la pièce de 10¢, un navire naviguait toutes voiles dehors. C'était pour le petit enfant que j'étais alors la plus belle chose que j'aie jamais vue. Ce souvenir remonte certes plus loin que mon entrée à l'école. Je devrais aussi dire aux députés que cette pièce a servi à acheter un coca cola, mais ce n'est pas pour cela que je m'en souviens si bien.

Les crédits

Ce petit navire vogue toujours sur la pièce de 10¢, mais maintenant il vogue sur une mer d'alliage de nickel plutôt que d'argent. Ce navire est le lien entre le présent débat et nous-mêmes en tant que Canadiens.

Plus tard, quand j'étais un peu plus vieux, j'ai commencé à collectionner les timbres. Quiconque suit ce débat et a déjà eu une collection de timbres se souviendra que le timbre de 50 cents du *Bluenose* est sans contredit le plus beau timbre jamais produit au Canada. C'est un timbre classique. Évidemment, le *Bluenose* est ce navire célèbre qui a été construit en Nouvelle-Écosse au XIX^e siècle et qui a remporté toutes les courses tout en étant un bateau de pêche.

Beaucoup plus tard, j'ai eu l'occasion de visiter une réplique du *Bluenose* dans le port de Toronto. C'était un merveilleux navire. Il témoigne du patrimoine de la Nouvelle-Écosse et des Maritimes car, évidemment, au XIX^e siècle, l'industrie de la construction navale dans les Maritimes, et en particulier en Nouvelle-Écosse, était réputée au niveau mondial. La Nouvelle-Écosse était célèbre pour ses navires de bois, et le *Bluenose* était à cet égard le navire le plus classique jamais construit au Canada.

Il existe d'autres liens entre l'industrie de la construction navale et le passé de notre pays. J'ai écouté les députés du Bloc qui ont manifesté un vif intérêt à l'égard de ce débat et je les en félicite. Je viens d'une circonscription au centre de l'Ontario, juste à l'ouest de Hamilton, et on pourrait penser qu'il n'y existe aucun lien réel avec l'industrie de la construction navale.

- (1620)

Au XVII^e siècle, un explorateur français très célèbre a visité ma région, à l'extrémité du lac, dans la baie de Burlington. Il s'appelait La Salle. C'est lui qui a fondé la Louisiane. Dans les années 1670, La Salle a exploré la vallée de l'Ohio et le Mississippi jusqu'en Louisiane, jusqu'à l'embouchure du Mississippi, et il a revendiquée la Louisiane au nom de la France.

Au XVII^e siècle, les Français en Nouvelle-France étaient probablement les plus grands entrepreneurs du monde; ainsi, La Salle ne faisait pas simplement de l'exploration, il contribuait aussi à développer le commerce des fourrures. La Salle a construit le premier navire sur les Grands Lacs. Il a construit le Griffon en 1678. Il l'a construit pas très loin d'où je vis, à Niagara Falls, au nord des chutes du Niagara.

Ce bateau a navigué. Ce navire de 45 tonnes, a été construit à la main avec du bois de pin blanc de la région. Il est parti à destination du lac Erie et est remonté jusqu'à Michilimackinac. En 1680, il a embarqué une cargaison de fourrures pour retourner au port de Niagara, puis il a disparu. Ce qu'il est advenu du Griffon est l'un des plus grands mystères de l'histoire du Canada. Dans les eaux froides des lacs Ontario, Michigan ou Huron, il y a de fortes chances que le Griffon repose au fond de l'eau et soit en parfaite condition.

Nous le savons parce que, durant la guerre de 1812, il y avait un homme d'affaires dans la région, laquelle était encore couverte d'arbres et peu développée. L'homme d'affaires a construit un navire de commerce, lequel a été saisi par les Américains, armé

pour la guerre de 1812 et a coulé au large de St.Catharines durant un orage. Il y a quelques années, on a retrouvé ce navire au fond de l'eau en parfaite condition.

L'histoire de la construction navale dans notre pays se confond avec celle de ce dernier. Elle concerne le pays tout entier. C'est pourquoi la présentation de cette motion convient si bien parce qu'elle touche à notre histoire.

Cependant, j'ai des réserves à faire au sujet de cette motion. Il est énoncé dans celle-ci que le gouvernement fédéral devrait se doter d'une politique en matière de construction navale, comme s'il n'y en avait pas maintenant, et que cette politique devrait favoriser la relance de cette industrie par le maintien et l'avancement du degré d'excellence et des technologies pour lesquelles le Canada est reconnu.

Ce sont là de biens nobles souhaits. Ceux-ci sont en fait tirés d'une résolution qui a été adoptée durant un congrès libéral en 1998. Cependant, adopter une résolution durant un congrès, ce n'est pas la même chose que présenter une motion à la Chambre. Si je trouve à redire à la motion, c'est qu'elle ne propose pas de solution effective au problème de l'industrie canadienne de la construction navale du Canada. À mon avis, c'est parce qu'elle ne tient pas compte des terribles problèmes auxquels fait face le secteur de la construction navale au Canada.

La députée de Saint John a été la première à prendre la parole au nom des conservateurs, et il s'agit en l'occurrence d'une motion de leur parti. Elle a proposé que le gouvernement facilite les emprunts pour les acheteurs de navires, qu'il modifie légèrement le régime fiscal en ce qui concerne la location-bail et qu'il adopte d'autres petites mesures semblables. Toutefois, cela ne règle en rien le problème de la capacité excédentaire de 40 p. 100 que connaît le secteur de la construction navale dans le monde. Cela ne tient pas compte du fait que la Corée du Sud présente à elle seule un carnet de commandes de 10 milliards de dollars pour 1997.

Le Canada n'est pas le seul pays à éprouver des problèmes dans le domaine de la construction navale. Il suffit de parcourir le Web pour constater que l'Union européenne s'inquiète désespérément du fait que ses chantiers navals commencent à périliter parce qu'ils ne peuvent soutenir la concurrence sur le marché libre, en particulier lorsqu'il est question de la Corée du Sud et aussi du Japon.

Nous sommes aux prises avec une surcapacité dans le secteur de la construction navale et nous faisons face à la crise qui sévit en Asie et qui, par exemple, a entraîné une énorme baisse de la valeur de la devise de la Corée du Sud. Ils ont une main d'oeuvre bon marché, une devise faible et une immense infrastructure de construction navale.

- (1625)

L'OCDE a tenu au cours des derniers mois des réunions destinées à cerner le problème que connaît le secteur de la construction navale, car il affecte presque tous les pays.

Le Brésil, la Roumanie et la Russie se plaignent. La Chine communiste et Taiwan sont très actifs dans le domaine de la cons-

Les crédits

truction navale, mais personne ne semble en mesure de soutenir la concurrence des Sud-coréens. Dans l'Internet, on relève des plaintes ou des affirmations selon lesquelles les Sud-Coréens utilisent l'argent du FMI pour soutenir leur industrie de façon inéquitable. Il y a là un problème. Dans ce contexte, l'adoption de légères mesures fiscales ne va pas corriger la situation, ne va pas aider et ne réglera pas le problème atroce auquel fait face le secteur de la construction navale au Canada.

Et puis il y a l'autre aspect. L'autre problème, c'est que lors des négociations qui ont abouti à l'Accord de libre-échange nord-américain, le gouvernement précédent, formé par le Parti conservateur qui a présenté cette motion, tenait l'occasion d'accorder à la construction navale la protection qu'offrait l'ALENA, notamment en faisant quelque chose au sujet de la loi Jones. Cette loi interdit aux transporteurs qui font la navette entre des ports américains d'utiliser tout autre navire que des navires fabriqués aux États-Unis.

Une quantité énorme de navires côtiers naviguent le long du littoral est des États-Unis. Si nous étions parvenus à obtenir seulement le dixième ou même 1 p. 100 du marché de la construction de ces navires, le débat d'aujourd'hui serait inutile. Le fait de ne pas inclure la construction navale représente une énorme lacune dans l'accord de libre-échange.

Nous sommes donc devant un dilemme. Il ne s'agit pas tout simplement de faire quelques minuscules remaniements à la fiscalité. Cela ne donnerait rien de bon. Nous pourrions le tenter, mais cela ne donnerait absolument rien qui vaille. Ce que le ministre a dit correspond davantage à ce que nous devrions faire. Il a dit que nous devons exercer des pressions sur l'OCDE afin qu'elle trouve une solution aux avantages injustes dont bénéficient la Corée du Sud et le Japon dans l'industrie de la construction navale. Nous devons soulever la question sur la tribune internationale et rendre les règles du jeu équitables.

Je souligne que le ministre, de même que le député du Parti réformiste dans les dernières observations qu'il a faites pendant la période réservée aux questions et observations, a dit que nous devons peut-être nous adresser de nouveau aux États-Unis et faire quelque chose à propos de la loi Jones. À mon avis, il a tout à fait raison. Nous devons proposer aux États-Unis une entente qui nous permettra de participer à cette industrie, aux États-Unis. Nous pourrions très bien nous contenter d'un faible pourcentage du marché. Nous devons le faire. C'est pratiquement rêver en couleurs.

Comme je l'ai dit, le ministre a fait remarquer que le Canada envisage actuellement ces deux possibilités. Il ne fait aucun doute que le gouvernement fédéral a une politique, mais, si je puis apporter ma modeste contribution au débat, je pense que nous devons songer à de nouvelles approches.

Je déteste parler du gouvernement de la Colombie-Britannique, mais je vais le faire. Ce gouvernement a entrepris un projet de construction de traversiers pour le moins controversé. Pour maintenir à flot cette industrie dans la province, le gouvernement de la Colombie-Britannique a entrepris de construire trois traversiers rapides à coque d'aluminium. Il espère ainsi mettre au point une

nouvelle technologie, créer des navires concurrentiels et élaborer une expertise en la matière. Malheureusement, les coûts prévus ont été largement dépassés. Il avait estimé à 70 millions de dollars le prix de revient de chaque navire, mais le dépassement de coût se chiffre actuellement à 400 millions de dollars environ.

Dans le climat de prudence budgétaire que commande la situation actuelle, ce n'est pas un exemple à suivre, mais il faut insister pour que le gouvernement fédéral investisse non seulement directement dans les chantiers navals pour produire les navires dont il a besoin, mais également par le truchement de divers programmes de perfectionnement technologique ou d'infrastructures. Il y a beaucoup à dire à cet égard. Si l'industrie se rationalise et présente un plan cohérent au gouvernement fédéral, nous pouvons peut-être travailler de concert avec les provinces et orienter le secteur vers la construction de navires à haute teneur en technologies de pointe qui pourraient trouver preneur à l'étranger.

• (1630)

Pour le moment, je ne vois pas ce que nous pourrions faire de plus que ce que le ministre fait déjà, c'est-à-dire insister auprès de l'OCDE pour qu'elle mette fin à la concurrence injuste qui a cours dans la construction de navires partout dans le monde. Nous pouvons également lutter contre la concurrence injuste en Corée du Sud et discuter de nouveau avec les Américains. C'est une politique. Voilà ce que nous devrions faire et c'est précisément ce que nous faisons.

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Monsieur le Président, j'ai l'impression que mes collègues du côté ministériel vont voter contre notre motion.

Ce que j'aimerais bien les voir faire, c'est appuyer notre motion puis faire ce qu'a dit le député, à savoir discuter de cette question avec l'Organisation mondiale du commerce et avec l'OCDE pour déterminer exactement comment changer cela. Cela peut découler de cette nouvelle politique visant à favoriser la relance de l'industrie de la construction navale dont nous parlons.

Je voudrais préciser une chose à l'intention du député. Lorsque nous parlons de soustraire les nouveaux navires construits dans les chantiers navals canadiens aux dispositions du règlement actuel de Revenu Canada en matière de crédit-bail, ce que nous voulons dire c'est que, en vertu du règlement actuel, la compagnie paie plus de taxes pendant les premières années, ce qui va à l'encontre des économies que l'on peut réaliser en possédant un navire et en l'exploitant jusqu'à la fin de sa vie utile.

En vertu du changement proposé, la compagnie paierait la majorité des taxes vers la fin de la vie utile du navire. Nous disons qu'elle les paierait en entier, mais c'est ce que nous dit l'industrie.

Je demande aux députés de nous aider. Travaillons ensemble à l'élaboration d'une politique nationale qui aidera tous les travailleurs de ce secteur, d'un bout à l'autre du Canada. Je demande à mes collègues d'adopter une attitude positive à cet égard.

M. John Bryden: Monsieur le Président, comme je le disais, les correctifs fiscaux ne sont pas la solution.

Les crédits

Durant le débat, le député d'Edmonton—Strathcona a dit que la motion n'avait pas vraiment de substance et il a ajouté que le Parti réformiste appuierait la motion parce qu'elle est inoffensive.

Notre rôle, en tant que députés, n'est pas d'appuyer des propositions sans substance, parce qu'elles créent de faux espoirs. Si cette motion avait eu un contenu réel, je l'aurais appuyée, mais dans sa forme actuelle, je ne le puis.

[Français]

M. Antoine Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière, BQ): Monsieur le Président, le député est très habitué aux débats, il a une facilité de parler, je vais donc lui poser des questions précises.

S'il se souvient d'avoir assisté au dernier congrès libéral, il se souviendra que la résolution du Parti libéral a été adoptée par un fort pourcentage des militants. Est-ce qu'il a voté en faveur ou contre cette résolution lors du dernier congrès libéral de 1998?

Question de principe, lorsqu'un parti promet de faire quelque chose, comme ce fut le cas en 1993 où son parti avait promis de tenir un sommet dans l'année qui suit, est-ce qu'il trouve normal que ce ne soit pas encore réalisé six ans plus tard? Est-ce qu'il trouve normal que tout le monde, sauf le ministre de l'Industrie, pense que ça va mal dans l'industrie navale où ça fonctionne à 40 p. 100 de sa capacité? Est-ce qu'il trouve normal qu'on ne puisse rien faire et qu'on s'incline comme cela devant le géant américain en disant qu'il n'y a rien à faire? Est-ce qu'il trouve cela normal?

[Traduction]

M. John Bryden: Monsieur le Président, comme je l'ai dit dans mon discours, le ministre a produit la politique et nous avons tenu parole. Il existe une politique, la meilleure possible dans les circonstances. Il s'agit d'un problème mondial. Nous avons tenu parole.

Si les députés de l'opposition avaient quelque chose de nouveau à ajouter à cette politique, je n'ai encore rien entendu de tel.

M. Gordon Earle (Halifax-Ouest, NPD): Monsieur le Président, je voudrais dire brièvement deux choses.

Le député et ses collègues parlent constamment de la politique, disent qu'il existe une politique et que le ministre l'a produite. J'attends toujours d'en voir le texte pour savoir en quoi elle consiste exactement.

Le député a dit dans son discours que nous devrions aller discuter avec les Américains pour voir ce que nous pouvons leur donner en échange d'une petite partie du marché. Je m'inscris en faux contre l'idée de quémander aux Américains. J'ai l'impression que c'est ce que nous faisons constamment. Nous l'avons fait dans le cas de l'éthanol. Nous l'avons fait quand ils ne voulaient pas nous permettre de lancer notre satellite. Le projet de loi C-55 en est un autre exemple. Je pourrais citer de nombreux cas où nous avons quémandé auprès des Américains.

• (1635)

Pourquoi ne pourrions-nous pas prendre fermement position au nom du Canada, nous doter d'une politique nationale et défendre fermement nos intérêts, au lieu de chercher quoi donner aux Américains pour obtenir une partie du marché en échange?

M. John Bryden: Monsieur le Président, nous sommes aux prises avec une crise des ventes internationales dans la construction navale. Nous ne pouvons pas vendre sur le marché américain, et l'industrie ne se suffit pas à elle-même au Canada. Il n'y a pas de marchés au Canada qui peuvent soutenir notre industrie de la construction navale. Le marché américain est protégé parce que le parti d'en face a négligé de veiller à ce que cette industrie soit assujettie à l'Accord de libre-échange.

Il ne s'agit pas d'aller quémander. Nous sommes fortement désavantagés, et des gens en souffrent. Nous perdons l'une de nos industries patrimoniales parce que le Parti conservateur, ou le gouvernement conservateur, n'a jamais fait les démarches qu'il fallait quand il a conclu l'Accord de libre-échange avec les Américains.

M. Peter Goldring (Edmonton-Est, Réf.): Monsieur le Président, je crois que le gouvernement a déjà signalé que l'un des facteurs dont il faut tenir compte, dans l'industrie de la construction navale, est le coût élevé de la main-d'oeuvre.

Le député d'en face a déjà parlé du faible coût de la main-d'oeuvre coréenne. Pourrait-il nous en dire plus long, à savoir s'il ne s'agit pas d'un facteur ayant de multiples facettes, c'est-à-dire de l'impôt sur le revenu élevé, du taux de productivité inférieur ou d'un niveau de productivité variable?

Le facteur des salaires, en tant que tel, n'est pas nécessairement un argument pertinent. Après tout, nous faisons aussi concurrence, sur le marché mondial de la construction navale, à l'Angleterre et à l'Allemagne, où les salaires sont relativement élevés. Le député pourrait-il nous dire ce qu'il en pense, à savoir si c'est le salaire lui-même qui est en cause ou encore les impôts où la productivité?

M. John Bryden: Monsieur le Président, dans son discours, le député a parlé de l'époque où le dollar canadien valait 1,10 dollar américain. À son avis, c'était le bon temps. Le problème actuel est précisément que la monnaie coréenne est très faible, plus faible que le dollar canadien, plus faible que toute monnaie. Cela signifie que la main-d'oeuvre coréenne est très bon marché, par rapport à la main-d'oeuvre américaine ou canadienne. Il faut donc comprendre qu'il ne s'agit pas uniquement d'un problème de coût de la main-d'oeuvre, mais de la différence de valeur des monnaies à l'échelle internationale.

M. Mark Muise (Ouest Nova, PC): Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement mon collègue et je suis d'accord: la Nouvelle-Écosse a été un lieu florissant de la construction navale il y a des années. Toutefois, elle reste un lieu privilégié et fort de cette industrie.

Ce qui me gêne cependant, c'est que ce débat est trop imprégné d'esprit de parti. Cette question touche tout le Canada. J'aimerais que les députés d'en face laissent de côté l'esprit de parti et se

Les crédits

concentrent sur la question, qui est très importante. Un secteur vital de notre économie est délaissé parce que nous le jugeons peu important. Les députés d'en face affirment que notre motion manque d'étoffe. C'est eux le gouvernement; ils n'ont qu'à y apporter de l'étoffe.

Le député oserait-il déclarer à la Chambre que ses collègues et lui vont éliminer la loi Jones et mettre en place d'autres mesures plus avantageuses pour les Canadiens?

M. John Bryden: Monsieur le Président, je ne peux que répéter ce que j'ai déjà dit. Il semble que l'opposition n'a rien trouvé de mieux à proposer au gouvernement, aux habitants des Maritimes et à la construction navale qu'une motion dénuée d'idée originale, reprenant en fait une idée des libéraux. Quand l'opposition présentera-t-elle ses propres idées?

[Français]

Le président suppléant (M. McClelland): Conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre les questions qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement, ce soir: l'honorable député de Halifax-Ouest, Le Kosovo; l'honorable député de Mississauga-Sud, Le Kosovo.

• (1640)

M. Yves Rocheleau (Trois-Rivières, BQ): Monsieur le Président, d'entrée de jeu, je vous informe que je partagerai mon temps de parole avec mon honorable collègue de Beauport—Montmorency—Côte-de-Beaupré—Île-d'Orléans.

Je suis très heureux de prendre la parole dans ce débat très important, même s'il est très technique. Il est très important, notamment pour le développement de régions très significatives au plan économique au Canada, soit les Maritimes, la région qui se trouve sur le littoral de la Colombie-Britannique et le Québec plus particulièrement.

Je suis très heureux de prendre la parole en tant que député de Trois-Rivières, qui est une ville maritime, et aussi à titre de porte-parole en matière de travail puisque cela a une incidence dans le désordre institutionnalisé qui règne dans cette industrie. Je pense qu'on invoque un peu trop ce qu'il en est du travail. Comme porte-parole sur les questions relatives à la Garde côtière, il y a des intervenants de la Garde côtière qui sont aussi de très importants participants aux questions touchant les chantiers navals.

Je lirai, pour les fins de la discussion, la motion présentée par la députée de Saint John.

Que la Chambre demande au gouvernement d'élaborer une nouvelle politique nationale visant à favoriser la relance de l'industrie canadienne de la construction navale par le maintien et l'avancement du degré d'excellence et des technologies pour lesquelles le Canada est reconnu depuis longtemps, compte tenu qu'il est de tous les pays celui dont le littoral est le plus long et que les Canadiens se classent parmi les meilleurs constructeurs de navires du monde.

À ce stade-ci, je veux rendre un hommage tout à fait particulier à mon collègue et ami, le député de Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière, qui a fait dans ce dossier un travail non seulement remarquable, mais qu'on pourrait très bien qualifier de colossal. En effet, depuis plus d'un an, le député de Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière a visité

le Canada d'un bout à l'autre, rendant visite à tous les intervenants, tous les constructeurs, tous les chantiers navals membres de l'Association des chantiers navals, et ce, malgré le fait qu'il ne soit pas celui qui maîtrise le mieux la langue de Shakespeare. Il a quand même su se débattre et établir d'excellents contacts, tant dans les milieux patronaux que syndicaux du secteur des chantiers navals.

Il a réussi, à la suite de toutes ses démarches, à faire en sorte que soient réunis ici, sur la Colline parlementaire, le 8 décembre 1998, des représentants d'un grand chantier naval québécois et de presque tous les syndicats impliqués au Canada dans la problématique des chantiers navals. Au dire même d'un représentant d'un des syndicats, c'est un précédent dans l'histoire du Canada. Il a réussi à regrouper, sur la problématique des chantiers navals, de nombreux intervenants impliqués de près comme l'étaient ces personnes. Il a aussi réussi le coup de maître de réunir autour de la même table des représentants des quatre partis d'opposition, dont trois des quatre chefs, pour entreprendre les démarches qui s'imposent et mettre de la pression sur le gouvernement qui, dans ce dossier comme dans d'autres d'ailleurs, se caractérise par son incurie. On voulait faire en sorte que s'améliore éventuellement le sort réservé à cette industrie très importante.

Cela a débouché sur des démarches faites auprès du Comité permanent de l'industrie pour qu'on mette de l'avant, par l'entremise de ce comité, des recommandations découlant des propos ou de la vision des représentants syndicaux issus de cette réunion. Malheureusement, dans ce dossier comme dans d'autres, le gouvernement a fait la sourde oreille et a fini par consentir par la peau des dents, du bout des lèvres, à ce qu'il y ait une étude très vaste—et très peu précise à ce qu'on nous dit—de productivité sur l'industrie des chantiers navals. Il semble que ce ne soit pas clair du tout quels seront l'échéancier et l'objectif précis visés par cette étude.

On ne le dira jamais trop, il y a quelque chose d'aberrant, d'incongru et de lamentable à ce qu'on en soit aujourd'hui à débattre d'une telle question dans un secteur industriel aussi névralgique pour l'économie d'un pays comme le Canada.

Le Canada a le plus grand littoral de tous les pays du monde, a trois océans, soit l'océan Atlantique, l'océan Pacifique et l'océan Arctique, et a, tant qu'on y demeurera, la voie fluviale intérieure la plus importante au monde, le Saint-Laurent. Malgré tous ces facteurs plus que positifs, l'industrie des chantiers navals du Canada est dans un état lamentable. Elle n'opère, nous dit-on, qu'à 40 p. 100 de sa capacité.

• (1645)

C'est pourtant une industrie de haute technologie, parce que bâtir des bateaux, c'est une opération complexe. C'est une catégorie d'industrie qui doit appliquer les normes de qualité les plus exigeantes. On est dans le club des ISO 9001, ISO 9002, le ISO 9001 étant le propre de l'aéronautique. Ce sont des normes de qualité très exigeantes qui affectent cette industrie. L'industrie canadienne et québécoise est à la hauteur de cette situation et peut, d'emblée, concurrencer n'importe quel fabricant au monde.

Compte tenu de l'incurie de ce gouvernement, qui a été fidèle à lui-même, on peut parler aujourd'hui des chantiers navals, mais on sait que ce gouvernement a laissé aller tout ce qui touche le trans-

Les crédits

port aérien, tout ce qui touche le transport ferroviaire. Il a laissé aller tout le transport maritime et les chantiers maritimes.

Au Québec, on a payé le prix de cette incurie. On a vu la fermeture du chantier de Gaspé, du chantier de Sorel, du petit chantier de Lévis, et de la Vickers de Montréal, tout cela au cours des 15 dernières années.

Je voudrais revenir sur la question de la main-d'oeuvre. Comme je le disais tantôt, je suis préoccupé, comme porte-parole en matière de travail, quand on invoque les coûts de la main-d'oeuvre. Cela ne résiste pas à l'analyse, d'après les chiffres qui nous ont été donnés par le syndicat de la Fédération des travailleurs des chantiers navals, les TCA du Canada. Ce sont des chiffres de 1994. On constate qu'alors qu'il en coûte 15 \$ de l'heure, en dollars américains, pour oeuvrer au Canada dans les chantiers maritimes, il y a seulement deux pays sur les 12 faisant l'objet d'analyses où cela coûte moins qu'au Canada, soit Taïwan et la Grèce. Mais dans tous les autres pays sur les 12, cela coûte plus cher.

Je vais donner des exemples. Alors que cela coûte 15 \$ américains de l'heure au Canada, il en coûte 18 \$ en Italie, 19 \$ en France et aux États-Unis, 24 \$ en Norvège, 27 \$ au Japon et 30 \$ en Allemagne, et ce, en 1994.

Donc, les raisons qui voudraient que ce soit à cause de la main-d'oeuvre qui coûte trop cher qui rend l'industrie non compétitive face aux concurrents étrangers, ne résistent pas à l'analyse.

Ce qui explique beaucoup plus le désarroi que l'on vit dans cette industrie, c'est l'incurie du gouvernement. On voit que ce n'est ni le ministre de l'Industrie qui en est le responsable, ni le ministre des Finances, ni le ministre des Transports, ni le ministre du Commerce international, qui, pour des raisons différentes, se renvoient la balle. Même le premier ministre n'a pas répondu à la lettre de mon collègue de Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière, envoyée il y a plusieurs mois. Le premier ministre n'a même pas daigné y répondre.

En 1993, dans le livre rouge, les libéraux s'étaient engagés de façon très ferme—et en particulier les candidats libéraux de la région de Québec—, notamment à faire une étude sérieuse du dossier. En mars 1998, les militants libéraux sont revenus à la charge, exigeant du gouvernement qu'il se tienne debout, qu'il prenne ses responsabilités dans ce dossier, ce qu'il n'a pas encore fait.

Il faut souhaiter que le débat d'aujourd'hui serve de moteur à la réflexion de ce gouvernement pour qu'il prenne les choses en main et fasse en sorte d'améliorer cette industrie fort valable. C'est le gros bon sens qui parle. Le gouvernement devrait voir à ce que le Canada et le Québec soient des leaders mondiaux dans ce domaine. Le Canada devrait cesser d'être à la traîne et prendre les mesures nécessaires pour que le Québec et le Canada se classent bon premiers, comme il se doit.

• (1650)

M. Michel Guimond (Beauport—Montmorency—Côte-de-Beaupré—Île-d'Orléans, BQ): Monsieur le Président, à titre de porte-parole du Bloc québécois en matière de transport, il me fait

plaisir d'intervenir sur cette motion du Parti progressiste-conservateur.

J'avais l'intention de faire un discours beaucoup plus tendre à l'endroit des conservateurs parce que je trouvais que leur motion était bonne. C'est une motion, somme toute, générale. Je pense que personne n'est contre la vertu. Au contraire, on est pour la sainteté, même si on ne demande pas à être canonisé à la fin de notre vie.

Le Bloc québécois est favorable à cette motion, mais à entendre une déclaration du député progressiste-conservateur de Chicoutimi, avant les questions orales, qui encensait littéralement le gouvernement libéral, on a pu voir que ce député est spécialiste dans l'art de s'unir avec les libéraux contre le Québec et le gouvernement du Québec.

Donc, devant cette attitude du député de Chicoutimi, et aussi quand je lis les articles du quotidien de Chicoutimi—parce que ce député est très bien plogué avec le quotidien—entre autres un éditorialiste en chef, comme cela est sorti récemment, je vais commencer par dire à la population qui nous écoute que le Bloc québécois, en 1993 et en 1997, a toujours fait ressortir que les libéraux et les conservateurs, c'est blanc bonnet, bonnet blanc.

Pourquoi est-ce que je dis que c'est du pareil au même? Pour une simple et bonne raison: toute la problématique de la construction navale au Québec a commencé sous le régime des conservateurs. Pendant que les conservateurs ont été au pouvoir, de 1984 à 1993, ils disaient: «Il doit y avoir de la rationalisation dans les chantiers maritimes. Tout le monde ne peut pas se concurrencer. Tout le monde va être appelé à fermer.» La seule province qui a rationalisé ses chantiers maritimes, c'est le Québec.

Il y avait un chantier très florissant de la Canadian Vickers à Montréal. Il y avait le chantier de Marine Industries à Sorel. Ces deux chantiers majeurs, et je fais abstraction de petits chantiers qui ont fermé, qui employaient des centaines et des centaines, voire des milliers de travailleurs et de travailleuses, ont dû fermer leurs portes parce que les ministres du gouvernement conservateur disaient: «Vous devez rationaliser.» Si bien qu'on a gardé un seul chantier maritime, celui de la MIL Davie à Lauzon.

Je tiens de mes parents d'avoir une bonne mémoire. Le lundi soir 11 octobre 1993, soir de l'Action de Grâce, quelques semaines avant les élections, j'avais l'honneur, la joie et le privilège de représenter mon parti à un débat sur les ondes de Radio-Canada pour la région de Québec, donc s'étendant de Portneuf aux Îles-de-la-Madeleine, Gaspé, Sept-Îles, la grande région de Québec.

Je représentais le Bloc québécois, et devant moi se tenait Jean Pelletier, candidat libéral dans Québec, qui s'est fait battre par ma collègue, la députée de Québec. M. Pelletier est actuellement chef de cabinet du premier ministre du Canada. Du côté des conservateurs, il y avait l'ineffable Pierre Blais qui était ministre de la Justice et député de Bellechasse. Il s'est fait battre par mon collègue François Langlois.

Le député de Bellechasse, au nom du gouvernement conservateur, disait: «Nous, nous avons envoyé de l'argent à MIL Davie.» J'ai demandé: «Combien avez-vous envoyé?» Il a répondu: «On a envoyé 1,2 milliard de dollars.» J'ai dit à Pierre Blais: «En même temps que vous avez envoyé 1,2 milliard de dollars à la MIL Davie,

Les crédits

vous avez envoyé 11 milliards de dollars dans les Maritimes.» Pendant les neuf ans où les conservateurs ont été au pouvoir, des chantiers maritimes sont nés de toutes pièces dans les Maritimes.

Lors des élections de 1993, le Parti libéral, avec en tête Jean Pelletier, l'actuel chef de cabinet du premier ministre du Canada et candidat libéral dans le comté de Québec, se promenait dans la région de Québec et promettait des investissements de 125 millions de dollars au port de Québec.

• (1655)

Il est allé faire des conférences à la sortie de l'usine des travailleurs de la MIL Davie. On s'en rappelle. Les libéraux leur ont promis mer et monde et ont promis une politique maritime. Ce gouvernement est là depuis 1993. Qu'a-t-il fait? Absolument rien. J'ai ici les résolutions qui ont été adoptées par le congrès du Parti libéral du Canada et, entre autres, une résolution de l'Association libérale du Nouveau-Brunswick qui reprend—et je lisais cela tout à l'heure—presque en tous points ce que le Parti progressiste-conservateur propose aujourd'hui.

Une des conclusions est que le Parti libéral du Canada doit inviter instamment le gouvernement canadien à mettre immédiatement au point une politique nationale de construction navale pour venir en aide à cette industrie, et ainsi maintenir et renforcer le degré d'excellence et les technologies qui nous ont valu une plus grande réputation et que nous risquons de perdre. C'est l'Association libérale du Nouveau-Brunswick qui dit cela à son propre gouvernement qui est au pouvoir. Que fait le gouvernement libéral? Rien. Le papier et les résolutions des congrès du Parti libéral n'ont aucune valeur. Si j'étais un militant libéral, je serais découragé de voir que mon gouvernement ne tient pas compte des recommandations de ses propres militants. C'est incroyable.

Je veux mentionner un autre élément avant que le temps ne me manque. Souvent, à la Chambre, on dit que lorsque les députés du Bloc québécois parlent, ils n'apportent rien de bon parce qu'ils sont souverainistes. Le gouvernement du Québec ne fait rien de bon parce qu'il est un gouvernement souverainiste. Il n'y a rien qui a de l'allure qui se fait à Québec. On entend le ministre du Développement des ressources humaines refuser que les discussions sur les bourses de millénaire se fassent entre élus, au lieu de demander au président de Bell Canada de négocier avec le ministre de l'Éducation qui a été démocratiquement élu.

Donc, à entendre parler nos amis d'en face, il n'y a rien de bon qui se passe au Québec. Je regrette, mais je demande à ce gouvernement de tenir compte du fait que depuis plusieurs années, particulièrement depuis que le Parti québécois est revenu au pouvoir, en 1994, il y a eu des mesures fiscales incitatives au niveau de la construction navale et non pas des mesures régressives pour faire en sorte que les derniers vestiges de la construction navale au Québec meurent. Non, au contraire, c'était pour les encourager à se développer.

Pour ce qui est de l'expertise, il y a les gens de la MIL Davie et les gens de Les Méchins, le chantier maritime de M^{me} Verreault, une femme d'affaires de tête qui est capable de concurrencer sur les marchés internationaux. Donc, il y a de l'expertise au Québec. Mais

cela prend des encouragements fiscaux pour aider les chantiers maritimes à se développer et à prospérer.

Dans cette foulée, le gouvernement du Québec a annoncé, en 1997, une bonification de l'aide fiscale pour stimuler l'industrie navale. Entre autres, il bonifie de 40 à 50 p. 100 le crédit d'impôt remboursable pour la construction navale. C'est un crédit qui existe depuis 1996. Deuxièmement, il ajoute un crédit d'impôt pour la conversion ou la transformation importante de navires et a étendu cette mesure aux plates-formes pétrolières.

Finalement, il apporte certains assouplissements à la mesure de réduction de la taxe sur le capital. Le problème, c'est que le gouvernement du Canada taxe les bénéficiaires des avantages fiscaux du Québec, annulant ainsi une partie de l'effet positif de ces mesures.

Je crois que le ministre des Finances du Canada aurait avantage à regarder ce que fait le ministre Bernard Landry au Québec, au nom du gouvernement du Québec, non pas uniquement en son nom personnel même si j'ai beaucoup de respect pour lui. Il y a une volonté politique au niveau du gouvernement du Québec.

Donc, le ministre des Finances aurait avantage à regarder ce qui se fait, parce qu'il y a un problème. À chaque fois qu'on veut parler avec le ministre des Finances du Canada de construction navale ou de transport maritime, il est pris avec son devoir de réserve. On sait qu'il est un grand armateur puisqu'il est le propriétaire de la Canada Steamship Lines. On sait que notre parti a été le premier à faire ressortir qu'il y a quatre bateaux de la Canada Steamship Lines qui sont enregistrés aux Bahamas avec des équipages étrangers et qui ne paient pas d'impôt ici. Le ministre des Finances ne donne pas l'exemple.

En conclusion, notre parti appuiera cette motion qui est sympathique bien qu'elle soit, à mon avis, d'ordre général.

• (1700)

M. André Harvey (Chicoutimi, PC): Monsieur le Président, je tiens d'abord à remercier mon collègue de Beauport—Montmorency—Côte-de-Beaupré—Île-d'Orléans pour son appui à notre motion qu'il qualifie de générale. C'est quand même une motion essentielle.

Je me sens un peu obligé d'intervenir à cause de son introduction et aussi du fait qu'il est lui-même originaire de Chicoutimi. J'ai grandi en me faisant dire qu'il fallait rendre crédit à ceux qui le méritaient. Donc, cet après-midi, il me faisait plaisir de rendre hommage au secrétaire parlementaire qui a fait de l'industrie de l'aluminium, particulièrement celle de la transformation, une priorité pour le gouvernement en place.

Je peux vous dire que, dans ma région, c'est un dossier qui est suivi de très près. Quand on vient de perdre 8 000 emplois dans le secteur de l'aluminium primaire, on se réjouit quand une personnalité dit: «On va vous aider à faire de la transformation.» Actuellement, il s'en fait 600 000 tonnes à l'extérieur du pays et c'est le Saguenay—Lac Saint-Jean qui paie pour cela. Je suis persuadé que le député de Beauport—Montmorency—Côte-de-Beaupré—Île-d'Orléans est allé au-delà de sa pensée, et je lui pardonne.

Les crédits

J'aimerais surtout lui demander ce qu'il pense d'un parti politique qui a fait entériner, par son congrès, une résolution que l'un des partis d'opposition a copiée intégralement pour lui faciliter la chose.

Nous nous sommes dit que nous allions tout mettre en oeuvre pour que le parti au pouvoir puisse facilement, de bonne foi et au-delà des éléments de partisanerie, appuyer une initiative qui remettra en branle une industrie majeure qui touche des milliers de secteurs et où il nous sera possible de mettre notre avancement technologique au profit de l'ensemble des pays du monde.

Tout ce qu'on demande, c'est une politique qui, sur le plan fiscal, sera équitable par rapport à tout ce qui se fait ailleurs.

M. Michel Guimond: Monsieur le Président, je ne veux pas faire un long débat avec le député de Chicoutimi parce que j'ai l'occasion de le côtoyer dans l'antichambre et je suis persuadé que, lors de la prochaine campagne électorale, j'aurai l'occasion de visiter son comté beaucoup plus souvent. Je veux donc ménager mes propos et garder mon énergie pour la prochaine campagne électorale dans deux ans.

Même si je qualifiais l'idée de la motion et la façon dont elle a été libellée de générale, ce n'était pas péjoratif. Au contraire, elle est assez large pour susciter un appui beaucoup plus grand. Je trouve intéressant que les chercheurs du Parti progressiste-conservateur aient puisé à même les résolutions qui venaient du congrès du Parti libéral. Cela place effectivement le Parti libéral dans une très mauvaise position.

De toute façon, c'est à ne pas se surprendre avec ce gouvernement. Je suis persuadé que la main gauche ne sait même pas ce que fait la main droite et que le gouvernement va s'occuper de défaire notre motion, comme c'est le cas la plupart du temps. Quand ça vient de l'opposition, à entendre ce gouvernement, il n'y a rien de bon, il n'y a aucune bonne idée qui en émerge. Donc, on pourra suivre le déroulement plus tard aujourd'hui, ou la semaine prochaine.

M. Pierre de Savoye (Portneuf, BQ): Monsieur le Président, il y a un grand nombre d'années, alors que j'avais fait des études en ingénierie à l'Université Laval, j'ai eu mon premier emploi.

Mon premier emploi fut au chantier maritime de Lauzon, qui s'appelait à l'époque la Davie Shipbuilding. J'y ai travaillé pendant de nombreux mois en qualité de dessinateur électrique. Dans ce temps-là, il y avait bien au-delà d'un millier d'ouvriers sur le chantier. Dans ce temps-là, des bateaux, il y en avait partout. Il y en avait dans les cales sèches, il y a la petite cale sèche et la grande cale sèche, et il y avait aussi des bateaux en construction sur des lisses de bois. Dans ce temps-là, l'industrie de la construction navale était florissante.

• (1705)

Vickers à Montréal, un autre chantier à Sorel, la Davie à Lauzon, tous avaient amplement de travail. Il y avait du travail pour le secteur privé avec les lacquiers et également du travail pour le secteur le militaire.

Comment se fait-il que le gouvernement ait réduit une industrie florissante à l'état qu'elle est aujourd'hui, c'est-à-dire à moins que rien? Où est l'erreur?

M. Michel Guimond: Monsieur le Président, si les compagnies étrangères venaient et viennent encore à la MIL Davie pour la construction ou la réparation de navires, ce n'est pas pour nos beaux yeux ou pour le plaisir de la chose. Ce ne sont pas des organisations philanthropiques. Elles viennent avant tout parce que la qualité, l'efficacité et la productivité y sont.

Les gars de la CSN à la MIL Davie ont mis leurs culottes. Ils ont mis de l'ordre dans leur convention collective. Ils veulent survivre et prospérer, ce qui est tout à fait légitime. Le député a raison de dire que nous avons à Lauzon et ailleurs au Québec—n'oublions pas Les Méchins—des travailleurs et des travailleuses de la construction navale chevronnés, compétents et motivés.

[Traduction]

M. Bryon Wilfert (Oak Ridges, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais tout d'abord rappeler que le gouvernement a une politique en matière de construction navale. En fait, la politique actuellement en cours remonte au moment où les conservateurs étaient au pouvoir au Canada. Je le souligne à mes collègues d'en face.

Depuis lors, nous avons fait beaucoup pour l'industrie de la construction navale au pays. Une partie de ce bon travail est attribuable à l'appui accordé par la Société pour l'expansion des exportations. Mes remarques portent d'ailleurs sur ce sujet.

J'aimerais tout d'abord souligner que la Société pour l'expansion des exportations, l'organisme officiel de crédit à l'exportation, fournit toute une gamme de services innovateurs de financement des opérations commerciales aux exportateurs canadiens de tous les secteurs. Les exportateurs et les investisseurs canadiens qui mènent des affaires dans plus de 200 pays et transigent sur des marchés naissants ou à haut risque comptent sur la SEE pour leur offrir des solutions financières souples et créatives.

Fondée en 1944 à titre de société de la Couronne, la SEE fonctionne comme une institution financière commerciale sur une base autonome. Pour satisfaire aux exigences en matière d'autonomie, elle applique des principes commerciaux solides à toutes ses transactions. Des primes et des frais sont calculés pour les assurances et tous les prêts sont remboursables avec intérêts. La SEE réinvestit pour appuyer la croissance future des exportations canadiennes. Comme la SEE fonctionne sur une base commerciale, elle ne fournit pas de subventions.

À titre d'organisme officiel de crédit à l'exportation ayant le gouvernement du Canada comme partenaire, la SEE est liée par certaines obligations commerciales internationales, dont les dispositions de l'OCDE sur les directives s'appliquant aux crédits à l'exportation appuyés de façon officielle. L'arrangement, aussi appelé le consensus, a permis d'établir des lignes directrices pour l'application ordonnée de crédits à l'exportation bénéficiant d'un appui officiel depuis 1979. Cet arrangement indique aux participants les limites claires des principales modalités de l'appui officiel, notamment les modalités de remboursement maximum, les taux d'intérêt minimum et les lignes directrices régissant l'aide liée au commerce.

Les crédits

Dans des secteurs clés, l'aéronautique et la construction navale par exemple, l'accord consensuel prévoit l'existence de protocoles sectoriels renfermant les lignes directrices qui satisfont les exigences particulières de ces importants secteurs industriels.

À l'heure actuelle, il y a un protocole sectoriel sur la construction navale qui date de 1981. Reconnaisant l'importance stratégique de ce secteur, l'OCDE a négocié un nouvel accord en 1994 sur les conditions normales de la concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation de navires commerciaux. Dans le cadre de ce nouvel accord, le protocole sectoriel sur les crédits à l'exportation pour les navires a été révisé pour qu'il corresponde mieux à la réalité du marché.

La version révisée du protocole sectoriel de 1994 prévoit un délai de remboursement maximum de 12 ans et des taux d'intérêt qui tiennent compte des conditions du marché, du taux d'intérêt commercial de référence de l'OCDE, et un versement initial de 20 p. 100.

• (1710)

Le Canada a déclaré qu'il ne signerait pas l'accord sur la construction navale tant que tous les signataires ne l'auront pas ratifié. On connaîtra alors clairement les exemptions finales que les États-Unis et les autres signataires inscriront dans l'accord pour protéger leur propre industrie de la construction navale.

Les lignes directrices actuelles de l'OCDE nous permettent d'égaliser le financement des pays étrangers, quand il est accordé selon des modalités plus favorables.

Le gouvernement du Canada appuie les efforts que déploie l'OCDE pour se rapprocher d'un ensemble de règles accepté sur la scène internationale afin d'éliminer les pratiques de financement déloyales. La Société pour l'expansion des exportations continuera d'observer la version révisée du protocole sectoriel de 1994 quand elle offrira d'aider les chantiers navals du Canada à effectuer leurs opérations commerciales à l'étranger.

Pour en venir aux détails de l'aide que la SEE accorde au secteur de la construction navale, je suis ravi de déclarer que la SEE apporte un soutien considérable au secteur canadien de la construction navale. On me dit à la SEE que, depuis 1996, la SEE a assuré plus de 110 millions de dollars pour la construction et la réfection de navires par des chantiers navals canadiens. La SEE est en train de mettre au point pour plus de 733 millions de dollars d'affaires internationales potentielles pour le compte de chantiers canadiens.

La Chambre ne devrait pas me croire sur parole. Dans le numéro du 26 avril 1999 du périodique *Canadian Sailings*, le président de l'Association de la construction navale du Canada, Peter Cairns déclare, en parlant de la SEE, qu'elle est: «un pas important dans la bonne direction dans un domaine où le Canada a beaucoup de savoir-faire».

D'autres partisans enthousiastes de l'initiative de la SEE ont loué celle-ci; citons seulement le président de la Canadian Shipbuilding and Engineering Ltd., Alan Thoms, et le vice-président administratif et chef de l'exploitation des chantiers navals de North Vancouver pour le Washington Marine Group, John T. B. Chard. Ce sont là des représentants de l'industrie qui appuient le rôle très important que joue la SEE.

La SEE est organisée en fonction de lignes sectorielles de telle sorte que des équipes d'affaires puissent offrir aux exportateurs canadiens les services financiers qui répondent à leurs besoins spécifiques et uniques. Les transactions de construction et de réfection navales sont conclues par l'équipe de transport terrestre et maritime. Cette équipe comprend des professionnels des services financiers qui peuvent structurer le soutien financier en fonction des exigences complexes de l'industrie moderne de la construction navale.

La SEE peut fournir aux constructeurs canadiens de navires un large éventail de produits en matière de financement, de garantie, d'assurance et de mise sous douane. La SEE examine sérieusement la possibilité d'appuyer la construction navale canadienne au moyen de prêts directs, de garanties de prêts pour les participants à des transactions de construction navale qui assument un risque avec la SEE, de cautions de soumissions et de cautions de bonne fin, d'assurances pour des transactions précises et de transactions financières structurées.

Il existe un marché du financement où la SEE n'a pas réussi à aider les chantiers navals canadiens. C'est le cas d'un acheteur canadien qui reçoit une offre de chantiers navals étrangers proposant d'acheter leurs navires à des conditions sanctionnées par leurs organismes nationaux de crédit à l'exportation. On a déjà vu de telles situations dans le passé. Malheureusement, puisque ce seraient alors des transactions nationales, les chantiers canadiens n'ont pas pu s'adresser à la SEE pour obtenir du financement concurrentiel dans de tels cas.

Un exemple frappant de l'approche sectorielle de la SEE pour aider les entreprises canadiennes est son cadre de financement pour le radoub de navires. Ce cadre est idéal pour les transactions de radoub demandant des décisions rapides sur des crédits de 1,5 million de dollars US ou moins et des périodes de 120 jours ou moins. La SEE achète les billets à ordre émis pour le coût des réparations du navire, permettant ainsi aux propriétaires de recevoir du financement pouvant atteindre 80 p. 100 du coût des réparations à un taux d'intérêt fixe pour une période de jusqu'à quatre mois, en vertu d'un processus administratif et d'une documentation assez simples.

L'avantage, pour le chantier naval canadien, est une vente au comptant sur réception des billets à ordre par la SEE.

• (1715)

Pour être admissibles à ce financement, les transactions proposées doivent engager un ou plusieurs chantiers navals faisant affaires au Canada, et être avantageuses pour le Canada, et les navires visés doivent naviguer sur des routes internationales. La SEE est aussi disposée à discuter de solutions financières pour des remises en état complètes de navires et des constructions nouvelles au Canada.

Avant de conclure, je tiens à commenter certains programmes américains très intéressants pour les chantiers navals canadiens. Le nouvel accord de l'OCDE sur la construction navale, dont il a été question précédemment, n'a toujours pas été ratifié par les États-Unis, qui continuent d'offrir des modalités de remboursement sur une plus longue période aux acheteurs de bateaux américains. Par exemple, en vertu du Title XI du programme U.S. MarAd sur le financement du matériel et des produits d'origine américaine, les acheteurs peuvent recevoir une aide au financement représentant jusqu'à 87,5 p. 100 de la valeur du marché et bénéficier de modali-

Les crédits

tés permettant d'étaler le remboursement sur une période pouvant aller jusqu'à 25 ans.

Qui plus est, on a mentionné aujourd'hui, à la Chambre, un certain nombre de lois qui s'appellent collectivement la Jones Act et qui imposent diverses restrictions à la participation étrangère à l'industrie maritime américaine.

En vertu de ces lois, le transport de marchandises ou de passagers entre des points aux États-Unis est limité aux navires construits et immatriculés aux États-Unis et exploités par des citoyens américains. Des restrictions semblables s'appliquent au dragage, au sauvetage et à d'autres activités maritimes commerciales dans les eaux américaines.

En matière de transport international, il existe des restrictions à l'égard des navires qui appartiennent à des intérêts étrangers et qui peuvent être immatriculés aux États-Unis. De plus, les exploitants de navires américains peuvent se prévaloir de plusieurs subventions et autres mesures d'aide. Les lois préférentielles en matière de transport maritime restreignent aux navires américains le transport de marchandises militaires et limitent le transport de marchandises gouvernementales non militaires, d'aide humanitaire et de certaines denrées agricoles. Les dispositions à cet égard et d'autres restrictions combinées aux interdictions relatives à la défense de la modification Byrnes-Tollefson limitent la participation du Canada aux activités de transport maritime aux États-Unis.

La Jones Act n'empêche pas systématiquement les chantiers navals étrangers de participer au marché de la construction navale aux États-Unis. Par exemple, certains types de navires, comme les navires de recherche et d'autres plates-formes de forage en mer peuvent provenir de chantiers non américains, et les chantiers navals étrangers peuvent faire certaines réparations et certains travaux de remise en état à la suite d'un engagement pris dans le cadre des négociations concernant l'ALENA.

Dans le cadre des négociations touchant l'ALENA, pratiquement le seul engagement que les Américains ont pris dans le secteur maritime, c'est qu'ils ont clarifié qu'on pouvait confier à des entreprises de l'extérieur le remplacement de moins de 7,5 p. 100 de la coque et de la superstructure d'un navire sans renoncer au statut aux termes de la Jones Act. Des travaux reliés au remplacement de plus de 7,5 p. 100 mais moins de 10 p. 100 de la structure d'un navire peuvent être effectués sans renoncer au statut aux termes de la Jones Act, mais l'approbation de ces travaux doit être obtenue à l'avance. Étant donné que les Américains ont respecté leur engagement aux termes de l'ALENA de clarifier les dispositions touchant la reconstruction, on ne s'attend pas à ce stade-ci à ce que les dispositions touchant les réparations et la remise en état soient libéralisées.

Même si le Canada et d'autres partenaires commerciaux cherchent à accroître leur accès au marché américain dans ce secteur dans le cadre de négociations commerciales, les États-Unis refusent de négocier des améliorations. À ce stade-ci, le Canada n'a aucun recours viable contre la Jones Act. Sur le plan juridique, les États-Unis ont protégé la Jones Act dans l'ALENA et l'OMC. Ainsi, les futures négociations commerciales pourront peut-être nous donner l'occasion d'apporter des changements, mais même cela sera diffi-

cile étant donné le fort appui dont continue de jouir la Jones Act aux États-Unis.

Dans l'ALENA et l'OMC, le Canada a protégé sa capacité d'utiliser des mesures semblables en ce qui concerne les importations en provenance des États-Unis. L'évaluation initiale de l'application au Canada de restrictions semblables à celles prévues dans la Jones Act montre qu'une telle action va probablement coûter beaucoup à l'économie canadienne tout en ayant fort peu de chances de réussir à réduire les restrictions reliées à la Jones Act.

Dans l'ensemble, je suis persuadé que le soutien financier de la SEE est compétitif.

● (1720)

Nous avons étudié la question attentivement et nous avons constaté que lorsque des transactions internationales ont été perdues, d'autres questions étaient en jeu. Je suis fort impressionné par les progrès réalisés par les chantiers navals du Canada, dans les domaines de la productivité et de la modernisation.

Cependant, lorsque d'autres pays choisissent de subventionner leurs coûts de production, nous ne pouvons reprocher à nos fournisseurs de ne pas soumettre une offre compétitive. Nous ne pouvons nous attendre à ce que le financement de la SEE compense dans ces situations, étant donné que nous n'avons pas suffisamment d'argent pour faire face à une telle concurrence.

En terminant, je vais signaler à nouveau le fort appui que la SEE apporte à l'industrie de la construction navale. La bonne nouvelle, c'est que la SEE est en train de conclure à l'heure actuelle des contrats internationaux possibles de 733 millions de dollars pour le compte des chantiers navals canadiens. Les députés comprendront que je ne peux donner de détails, à cause de la nature confidentielle de ces transactions. Cependant, étant donné que notre industrie a réalisé d'énormes progrès depuis quelques années et qu'elle est compétitive sur la scène internationale, je m'attends à ce que ces accords de principe deviennent des contrats fermes.

Même si la SEE entend respecter nos obligations commerciales internationales, elle va continuer de surveiller de façon dynamique et de contester le non-respect des lignes directrices de l'OCDE par d'autres organismes de promotion des exportations. La SEE continuera d'être un partenaire important pour l'industrie canadienne de la construction navale sur un marché international hautement compétitif.

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Monsieur le Président, j'ai des questions concernant l'OCDE et l'Accord de 1981. On m'a laissé entendre que le Canada est le seul pays à se conformer à l'Accord de l'OCDE de 1981 et qu'aucun des autres pays ne respecte les règles et règlements prévus.

Le député dit qu'un nouvel accord a été conclu en 1994, mais celui-ci n'a pas été signé par les États-Unis. L'Accord de 1981 demeure donc en vigueur. Je me demande pourquoi l'OMC se s'intéresse pas à ce cas. Tous les autres pays ont choisi de ne pas respecter l'accord et d'agir unilatéralement. Mon collègue peut-il répondre à cette question?

M. Bryon Wilfert: Monsieur le Président, je respecte certes les propos de la députée. Je crois comprendre que le problème sera

Les crédits

abordé lors de la prochaine ronde de négociations. C'est manifestement pour nous une source de préoccupations.

Mme Elsie Wayne: Quand? Pouvez-vous donner une date?

M. Bryon Wilfert: Monsieur le Président, je ne suis malheureusement pas en mesure de donner une date pour le moment.

[Français]

M. Antoine Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière, BQ): Monsieur le Président, j'ai connu mon collègue d'en face plus particulièrement lors d'un voyage qu'on a fait ensemble à Taïwan, où on avait visité le chantier maritime de Kao-hsiung, un grand chantier. Mais on a pu se rendre compte que là aussi, il y avait certaines difficultés, et cela m'amène à parler d'un point.

Souvent, on compare nos grands chantiers à ceux de l'Asie, alors que les chantiers navals au Canada, Saint John, Lévis ou les autres, ont développé des créneaux différents de ceux de l'Asie qui ont surtout été construits pour des bateaux de plus de 300 000 tonnes.

Il faut démystifier un peu la situation. Les bateaux construits au Canada doivent, en général, passer par le canal de Panama, donc, des cales sèches sont faites pour des bateaux de 90 000 tonnes et moins.

Chaque chantier du Canada a développé des créneaux. Par exemple, en Colombie-Britannique, on retrouve des traversiers en aluminium. On a vu qu'à Halifax, ce sont des bateaux militaires. Alors, chacun a su développer des créneaux et tous les chantiers, incluant celui de St. Catharines, à Port Weller, ont de l'équipement très spécialisé et très avancé. Donc, ce n'est pas là le problème.

Le problème est soulevé par la députée de Saint John et, à mon avis, on peut qualifier l'attitude du Canada de naïve.

• (1725)

D'une part, on se rabat sur les traités de l'OCDE. Mais comme les pays d'Europe voient que les Américains ne signent pas, ils adoptent en attendant des mesures transitoires. Ils vont jusqu'à subventionner.

Le député parle ensuite de la SEE. Je veux bien, mais je vais donner un exemple. Ce n'est que tout dernièrement, il y a quelques semaines, soit deux ans après l'arrivée de la plate-forme *Spirit of Columbus*, après que le chantier de la Davie ait été menacé de fermeture, que la SEE a finalement accordé la garantie de financement. C'est dès le départ qu'on aurait dû l'avoir.

Il y a donc certaines possibilités, mais les mécanismes d'évaluation sont beaucoup trop lents.

J'aimerais donc que le député réagisse à ce sujet.

[Traduction]

M. Bryon Wilfert: Monsieur le Président, l'une des difficultés, malheureusement, et je l'ai souligné dans mes observations, ce n'est pas que les règles du jeu soient les mêmes pour tous. Nous savons que d'autres pays accordent des subventions. Cela explique

en partie l'existence de certaines des choses que le député a soulignées. Je suis d'accord avec lui.

Nous avons constaté, comme le député l'a dit, qu'à Kao-hsiung, à Taïwan, la société China Shipyards jouit clairement de cet avantage de la part du gouvernement. Nous travaillons en tant que gouvernement avec nos partenaires dans le monde, au cours de la prochaine ronde en particulier, pour faire pression en faveur de la libéralisation du marché et obtenir des assurances quant à ces subventions.

En décembre 1997, l'OCDE a fait état, au niveau international, d'une capacité largement excédentaire dans l'industrie de la construction navale actuellement, capacité qui pourrait s'élever à presque 40 p. 100 en 2005. Nous devons travailler de concert. Nous devons cesser de faire ce qui nous défavorise.

Au Canada, la SEE ne ménage pas ses efforts pour s'assurer que notre industrie de la construction navale soit très concurrentielle dans les domaines où elle peut l'être au niveau international.

M. John Herron (Fundy—Royal, PC): Monsieur le Président, j'ai quelques observations et questions pour mon collègue. Sa position face aux chantiers navals me laisse perplexe. Peut-être pourrait-il m'aider à comprendre.

Il déclare que la Société pour l'expansion des exportations apporte un soutien suffisant à l'industrie de la construction navale et que le gouvernement fédéral fait du mieux qu'il peut pour aider cette industrie.

Pourquoi, si tout allait déjà très bien, le candidat qui s'est présenté dans la circonscription de Lévis lors des élections de 1997—j'étais moi-même candidat, et je sais que vous étiez aussi candidat, monsieur le Président—aurait-il adopté comme élément principal de son programme électoral qu'il nous fallait une nouvelle politique de la construction navale?

Je suis encore plus perplexe devant une initiative bien précise. Je sais que la plupart des libéraux aiment parfois un peu embrouiller les gens. Lors du congrès du Parti libéral du Canada, une des résolutions déclarait qu'il était impératif que le gouvernement fédéral adopte une démarche progressive pour établir une nouvelle politique revitalisée de la construction navale. Les participants à ce congrès ont adopté cette résolution. La motion d'aujourd'hui est très constructive. D'ailleurs, lors de son congrès, tout le Parti libéral du Canada a voté sur une mesure préconisant exactement ce que nous proposons.

Si un candidat, les membres du Parti libéral du Canada, tous les premiers ministres des provinces, l'association des constructeurs de navires, l'association des armateurs disent d'une même voix qu'il faut le faire et que, en plus, les syndicats sont d'accord avec eux, il me semble que le député devrait réfléchir à nouveau. Il pourrait bien se rendre compte que tout le monde n'est pas si satisfait que cela de la prétendue politique de la construction navale dont il parle.

• (1730)

M. Bryon Wilfert: Monsieur le Président, je ferais remarquer au député que la motion dont nous sommes saisis a fait l'objet d'un

Les crédits

vote lors du congrès du Parti libéral du Canada. Je suis sûr qu'aux congrès du Parti conservateur on en fait autant.

Ce débat vise à informer l'opposition et le pays sur ce que le gouvernement a fait. J'ai souligné un certain nombre de choses que le gouvernement a faites à la suite de cette résolution, qu'il s'agisse de la déduction pour amortissement accéléré de 33,3 p. 100 sur les nouveaux navires construits au Canada ou encore de l'imposition d'un droit de 25 p. 100 sur les navires construits à l'étranger dans des pays autres que les pays membres de l'ALENA. La Société pour l'expansion des exportations joue un rôle décisif. Je suis sûr que mon collègue était tout ouïe quand j'ai dit que cela n'empêche pas un acheteur canadien de recevoir des offres de chantiers navals étrangers pour qu'il achète des navires dont la construction est financée par le grand organisme de crédit à l'exportation de son pays.

Examinons notre bilan. Nous avons un système très généreux de crédits d'impôt pour la recherche et le développement ainsi qu'une politique d'achat chez nous sur une base concurrentielle pour tous les besoins d'acquisition et de réparation de navires du gouvernement fédéral. Comme je l'ai dit auparavant, la Société pour l'expansion des exportations évalue en ce moment un nombre sans précédent de propositions de construction de navires. Naturellement, si les provinces veulent se saisir de ces opportunités, elles ont tout le loisir de le faire.

J'ai également souligné à mon collègue le fait que la construction de nos navires s'appuie sur une politique qui a porté fruit. Je ne dirais pas qu'elle était parfaite, mais ce qui compte c'est d'aboutir à des résultats. N'oubliez pas cela.

Le vice-président: Je suis sûr que le député voulait s'adresser à la présidence.

M. Nelson Riis (Kamloops, Thompson and Highland Valleys, NPD): Monsieur le Président, certains jours, cet endroit me fait penser à un véritable guignol. Nous écoutons les députés parler les uns après les autres, nous contentant de hocher la tête par moments.

Quand le Parti libéral reconnaît lors de son congrès national qu'il y a un sérieux problème en ce qui concerne la politique en matière de construction navale, quand les travailleurs d'une côte à l'autre savent très bien que l'industrie reconnaît qu'il y a un sérieux problème, quand les propriétaires et les administrateurs des divers chantiers navals disent qu'il y a un problème, quand tous les spécialistes de la construction navale au Canada disent qu'il y a un problème, c'est probablement que nous en avons un.

Certains députés à la Chambre ont dit qu'il n'y avait pas de problème parce qu'il existe une politique. J'aimerais lancer un défi à mes collègues libéraux de l'autre côté. Qu'ils notent en quoi consiste d'après eux la politique de construction navale du Canada. Peut-on imaginer quel fatras ce serait?

Certains députés diraient que les crédits au titre de la R-D sont les meilleurs du monde. Ce qui est assez juste. D'autres diraient que les programmes de la SEE servent à financer certaines de nos exportations. C'est très bien, c'est vrai. D'autres encore diraient que certaines personnes réussissent très bien dans tel chantier ou dans tel

organisme. Cependant, quelle est notre stratégie? Quelle est notre politique? Qu'essayons-nous d'accomplir en tant que pays?

Nous pouvons regarder ce qui se passe dans d'autres pays. Nous pouvons regarder ce qui se passe aux États-Unis où il existe une politique bien précise. Si vous leur posez la question, tous les membres du Congrès vous diront en quoi consiste la politique nationale de construction navale. Leurs descriptions ne seraient peut-être pas toutes exactes à 100 p. 100, mais presque.

Je mets au défi mes collègues de l'autre côté de dire en quoi consiste notre politique de construction navale. Probablement aucun ne le pourrait et ce serait embarrassant. Il n'y a rien de nouveau.

Nous sommes le deuxième plus grand pays du monde. Avons-nous une politique des transports? Non. Notre territoire est le deuxième plus grand du monde, sillonné de cours d'eau d'une côte à l'autre. Nous avons l'un des plus gros réservoirs d'eau douce du monde. Avons-nous une politique de l'eau? Non. Historiquement, nous sommes l'une des principales nations commerçantes du monde, et nous l'avons toujours été. On pourrait croire que, s'il y a un pays qui a une stratégie en matière de construction navale, il faut que ce soit le Canada. Avons-nous une stratégie de la construction navale? Non. La réponse est non, non, toujours non. Nous n'avons pas de stratégies. Nous n'avons pas de politiques. Nous n'avons ni plans ni programmes, parce que nous croyons dans la libéralisation des marchés mondiaux. C'est notre plan. On appelle cela le libre-échange. Nous sommes les libre-échangistes du monde. Nous n'aimons pas les tracasseries du gouvernement. Nous n'aimons pas les droits de douane. Nous n'aimons rien qui soit contraignant. Nous n'aimons pas la loi Jones et d'autres mesures du même acabit au Canada. Nous sommes libre-échangistes. Nous sommes un élément du marché mondial. C'est comme un mantra. Si nous ne croyons pas dans le libre-échange, nous ne pouvons pas croire dans les plans. Nous ne pouvons pas avoir de stratégies. C'est le marché qui est la stratégie.

• (1735)

Personne ne croit cela. Quelle belle bande de naïfs nous faisons. Si nous examinons les antécédents de tous les hommes et de toutes les femmes présents à la Chambre, nous constaterions que nous avons tous et toutes été guides et scouts du Canada, parce que cela transparait dans nos actions. Nous sommes gentils et nous aimons aider les gens du monde entier. Nous allons donc simplement éliminer nos tarifs douaniers et ainsi de suite. Pourtant, personne d'autre ne le fait. Nous allons laisser tomber toute stratégie et tout programme de soutien du gouvernement. Pourtant, personne d'autre ne le fait.

Mon collègue libéral qui vient de parler a bien raison. Il a parlé de Taiwan. S'il existait un pays pratiquant le libre-échange, ce serait bien Taiwan. Or, il ne le pratique pas. Taiwan accorde de fortes subventions pour la construction navale. Il accorde de fortes subventions pour son infrastructure. Il accorde probablement des subventions pour tous ses secteurs.

Les banques interviennent et les gouvernements interviennent. L'une des raisons du succès de Taiwan est qu'il a une réelle stratégie en place, que connaissent les banques, les investisseurs, les syndi-

Les crédits

cats et les gestionnaires. Tout le monde connaît cette stratégie. Ce n'est pas le cas au Canada.

Il y a quelques années, tout le monde avait de l'espoir au Canada, particulièrement ceux qui connaissaient bien le secteur de la construction navale, car ils ont reçu une lettre du premier ministre, qui disait: «On peut affirmer avec certitude que la plupart des gens admettent qu'il faut faire quelque chose pour accroître la compétitivité de la construction navale.» Il serait temps que le gouvernement prenne des mesures pour résoudre le problème, comme il a promis de le faire. Il aurait d'ailleurs dû le faire depuis longtemps.

Si les travailleurs de chantier naval recevaient une telle lettre du premier ministre, ils se diraient probablement que, une fois le premier ministre arrivé au pouvoir, le gouvernement approuvant ses décisions et puisqu'il dispose d'une confortable majorité, il pourrait apporter des changements importants, l'emploi dans le secteur de la construction navale s'améliorerait et que des stratégies à long terme seraient mises en place. Il serait naturel que des électeurs le présument.

Nous sommes maintenant près de huit ans plus tard. Y a-t-il une stratégie? Non.

J'écoute toujours ce que mon collègue du Parti libéral a à dire, car il fait des observations fort utiles, il a déclaré que les règles du jeu n'étaient pas équitables en ce qui concerne l'industrie de la construction navale. Les partisans de règles du jeu équitables se retrouvent donc sans partenaires de jeu et nivellent tellement les règles qu'il ne reste pratiquement plus rien de l'industrie de la construction navale.

Voilà un débat très frustrant. Je félicite la députée du Parti progressiste conservateur d'avoir au moins présenté cette question. Je sais que nous avons tous écouté les divers groupes des différents secteurs de la construction navale expliquer ce qu'il convenait, à leur avis, de faire, que nous devrions nous doter d'une stratégie claire. Ils ne veulent pas forcément de subventions, mais ils aimeraient disposer d'un plan.

De quoi ce plan aurait-il l'air? La plupart des initiatives que nous prenons en matière de construction navale, nous les prenons parce que nous sommes aux prises avec un problème ou que la situation devient tellement urgente qu'il nous faut annoncer l'acquisition d'une flotte de traversiers ou d'un grand nombre de frégates. Autrement dit, il s'agit d'un dernier recours.

Ce serait bien d'avoir un plan et de pouvoir dire aux divers chantiers navals de la côte quels types de navires nous avons l'intention de construire d'ici 5, 10 ou 15 ans, de manière que chaque chantier naval puisse planifier en tenant compte des programmes du gouvernement.

M. Peter Adams: S'agirait-il d'un plan quinquennal?

M. Nelson Riis: Je ne parle pas d'un plan quinquennal en particulier, mais simplement de planification. Je serais heureux qu'il y ait une sorte d'engagement, de plan qui permettrait aux chantiers navals de dire que telle commande est garantie à perpétui-

té, ce qui n'empêcherait pas le gouvernement de mettre en oeuvre d'autres programmes d'aide.

Quand on regarde ce qui se fait à l'étranger, on voit que des prêts garantis sont consentis ou qu'un amortissement à long terme est possible, par exemple. Autrement dit, nous pourrions prendre des mesures concrètes pour rendre ces chantiers navals économiquement et financièrement viables pour l'avenir. Voilà ce que nous demandons au gouvernement de faire, ou du moins d'envisager; nous lui demandons d'être réceptif à cette idée.

• (1740)

Aux États-Unis, il y a la Jones Act. Selon moi, cette loi contrevient à tous les concepts existants sur le libre-échange. Si l'on veut transporter du matériel d'un port à un autre aux États-Unis, il faut utiliser un navire construit aux États-Unis par des employés résidant aux États-Unis. Nous comprenons pourquoi les Américains agissent ainsi. C'est une bonne politique économique de leur point de vue. Elle n'est certes pas conforme à une mentalité de libre-échange et de libre marché. C'est de la bonne politique régionale, favorable au développement économique national. Nous n'agissons pas ainsi. Nous sommes trop bons joueurs. Nous laissons les Américains faire ce qu'ils veulent.

La plupart d'entre nous avons, à un moment donné, visité un chantier naval, petit ou grand, sur la côte ou ailleurs. On peut dire que les constructeurs canadiens sont probablement les plus créatifs, productifs et efficaces du monde. Nous sommes incontestablement les premiers. Nous pouvons faire concurrence à n'importe quel constructeur de navire, pourvu que les règles du jeu soient équitables. C'est justement le point de la discussion d'aujourd'hui; nous ne profitons pas de telles règles. Si tel était le cas, nous réussirions exceptionnellement bien. Notre secteur de la construction navale a besoin de règles du jeu équitables.

On mesure l'ampleur du problème lorsqu'on voit que le nombre d'emplois dans cette industrie est passé de 12 000 en 1990 à moins de 5 000 l'an dernier. C'est une industrie qui est très clairement sur son déclin au moment où le commerce international est en pleine croissance, où on a de plus en plus besoin de navires et où une toute nouvelle gamme de technologies se fait jour de plus en plus dans le domaine de la construction navale.

Le Canada et les Canadiens devraient jouer un rôle de premier plan dans le développement de ces nouvelles technologies et de ces nouvelles possibilités, mais nous ne le faisons pas. L'une des raisons pour lesquelles nous ne le faisons pas, c'est parce que le gouvernement, pour une mystérieuse raison qui m'échappe, n'est tout simplement pas prêt à élaborer une stratégie à long terme, un plan à long terme pour ce secteur.

Je sais que cela peut sembler ennuyant, car j'ai dit plan à long terme une vingtaine de fois dans mon bref discours. Mais peut-on réussir dans la vie si l'on n'a pas de plan? Une entreprise peut-elle avoir du succès si elle ne planifie pas? Une entreprise peut-elle être prospère si elle n'a pas de plan d'entreprise? La réponse est non. Toutefois, pour une raison ou pour une autre, nous croyons que nous pouvons avoir une industrie de construction navale prospère sans

Les crédits

avoir de plan national à cet égard. Nous nous en remettons à une formule magique au jour le jour. De toute évidence, cela ne marchera pas.

Je pourrais en parler encore longtemps. Je me contenterai de féliciter les députés d'un certain nombre d'observations qu'ils ont faites. Les députés ont bien fait valoir qu'il nous faut une stratégie. Cela est tout naturel pour un pays commerçant comme le Canada.

Je le dis avec un certain regret, mais quand on cherche des signes de leadership sur les banquettes ministérielles et chez le ministre des Finances, qui est certainement bien connu dans le secteur des transports maritimes où il s'occupe de construction navale et engage des équipages pour ses navires, etc., on constate que le gouvernement ne joue pas vraiment un rôle de chef de file dans l'industrie canadienne de la construction navale.

En guise de conclusion, je dirai simplement que j'espère que le débat d'aujourd'hui fera au moins avancer la question, qu'il lui fera faire un pas en avant. Peut-être le ministre de l'Industrie annoncera-t-il bientôt que le gouvernement prévoit de réunir les intervenants pour élaborer, une fois pour toutes, une stratégie nationale dynamique globale pour le secteur canadien de la construction navale.

[Français]

M. Antoine Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière, BQ): Monsieur le Président, l'intervention du député du Nouveau Parti démocratique m'amène à faire une observation. Il se montre favorable à la motion présentée par la députée de Saint John, qui est pourtant une députée du Parti progressiste-conservateur et qui, habituellement, ne pense pas très souvent de la même façon que les députés du NPD, et vice-versa. Mais sur ce sujet, qu'on soit de l'Ouest, de la Colombie-Britannique, des Maritimes ou du Québec, il y a un consensus au sein des partis d'opposition.

• (1745)

Un consensus est un fait assez rare entre tous les syndicats des différentes régions du Canada et les patrons de l'Association de la construction navale du Canada, qui regroupe les neuf plus grands chantiers maritimes au Canada.

Comme le NPD fait souvent valoir des positions au plan du nombre d'emplois ou des droits des travailleurs, je vais poser une question à mon collègue. Est-ce qu'il a constaté, comme moi, en examinant à fond le dossier des chantiers maritimes, que tous les syndicats impliqués dans la construction navale depuis quatre ou cinq ans ne peuvent être taxés de vouloir à tout prix protéger leurs conventions collectives? Est-ce qu'il a pu observer la même chose?

Il y a maintenant beaucoup de flexibilité dans les conventions collectives. Les travailleurs ont accepté de faire des sacrifices considérables. Je pense, entre autres, à ceux de Lévis et à ceux de tous les chantiers que j'ai visités. Les études démontrent que les employés du syndicat des Travailleurs unis de l'automobile, qui s'occupe en particulier des chantiers maritimes de l'Est, ont relevé qu'il ne s'agit pas des salaires ni des conventions collectives, et le député de Trois-Rivières a constaté la même chose. On ne peut pas imputer la cause de la situation aux travailleurs dans ce cas-là.

Je veux savoir si le député a fait la même observation que moi au niveau de l'effort fait par la main-d'oeuvre des chantiers navals au Canada.

[Traduction]

M. Nelson Riis: Tout d'abord, monsieur le Président, mon collègue remarque que les néo-démocrates et les progressistes conservateurs sont du même avis en ce qui a trait à cette motion. Je soupçonne que probablement tout le monde à la Chambre approuve en principe cette motion. Toutefois, compte tenu de la nature de notre système parlementaire, le gouvernement est quelque peu plus hésitant et les partis d'opposition plus enthousiastes, mais cela n'est pas vrai pour toutes les motions de ce genre.

Je crois juste de dire aussi que les vrais progressistes conservateurs ont probablement plus en commun et moins de différences avec les vrais socio-démocrates qu'avec nos collègues libéraux d'en face. Très franchement, je ne sais pas ce qu'est un libéral. Tout ce que je peux dire, c'est que ce n'est pas un conservateur ni un socio-démocrate. Selon l'époque, il peut être tout ce qui n'est pas conservateur ni socio-démocrate.

Oui, je suis d'accord avec mes collègues. Je mets mes collègues libéraux au défi de trouver qui que ce soit qui estime que nous ne devrions pas avoir une stratégie nationale en matière de construction navale.

M. Stan Keyes: Nous en avons une, mais elle n'a pas l'heur de vous plaire.

M. Nelson Riis: Mon collègue dit que nous en avons une. Nous avons des stratégies pour tout. Toutefois, personne ne sait en quoi cette stratégie consiste, et c'est là le problème. Je ne crois pas qu'on puisse l'exprimer clairement. Je ne crois qu'on puisse dire en quoi elle consiste au juste.

Autrement dit, je ne crois pas qu'un seul Canadien qui s'intéresse à l'industrie canadienne de la construction navale ou qui connaît certes bien le secteur dirait que nous ne devrions pas réunir maintenant les principaux intéressés et mettre au point une stratégie nationale qui soit souple et qui englobe tous les intervenants, y compris, comme le député l'a laissé entendre, les divers syndicats. Ils se sont déjà dits disposés à être encore plus souples et cela semble tout naturel.

Nos collègues libéraux, en face, estiment-ils que nous ne devrions pas faire cela? Personne ne dira, je crois, que tout va bien à l'heure actuelle. En fait, je n'ai pas entendu beaucoup de groupes au Canada dire que nous avons en place une politique en matière de construction navale, certes pas une bonne politique, en tout cas.

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Monsieur le Président, je remercie mon collègue du NPD de sa présentation et de son soutien plein et entier.

Ce qui me trouble le plus, et je suis probablement la personne la plus apolitique à la Chambre des communes, ce sont les lettres que le ministre de l'Industrie a écrites aux travailleurs des chantiers

Les crédits

navals lorsqu'il était porte-parole en matière d'industrie. Ces travailleurs s'adressaient à lui à l'époque où son parti était dans l'opposition et il leur répondait: «soyez assurés que le secteur de la construction navale est une priorité pour moi et mes collègues du caucus» et il précisait qu'il ferait quelque chose pour corriger la situation.

• (1750)

Beaucoup de familles connaissent la rupture. On a invité 200 personnes de ma circonscription à se rendre en Louisiane, aux États-Unis, pour y travailler. On leur a dit qu'elles représentent les meilleurs constructeurs de navires à avoir passé une entrevue dans le monde. Je suis vraiment préoccupé par la situation.

Les gars de chez nous ont rencontré les propriétaires du chantier naval. Ils ont fait des concessions. Ils sont disposés à faire tout ce qui est nécessaire pour que le chantier naval obtienne du travail.

Mon collègue pense-t-il honnêtement que nous tous, ensemble, pourrions réussir à convaincre nos collègues du gouvernement de voter en faveur de la motion? Ils pourraient ensuite revenir et nous dire qu'ils conviennent qu'une nouvelle politique s'impose en matière de construction navale. Ils pourraient ajouter qu'ils adopteront des mesures pour réunir les ministères des Affaires intergouvernementales, des Finances et de l'Industrie afin de voir ce qu'ils peuvent faire. Ils pourraient s'attribuer le mérite de cette initiative. Nous ne voulons que remettre nos gens au travail et leur rendre leur dignité.

Mon collègue pense-t-il que nous pourrions les convaincre aujourd'hui d'agir de la sorte?

M. Nelson Riis: Monsieur le Président, je pense que nous pourrions convaincre nos collègues d'en face de le faire dès aujourd'hui. Il me semble que c'est une proposition mûrement réfléchie.

Une autre option serait de former un groupe de travail spécial composé de députés appartenant aux divers partis politiques et de faire appel à certains comités permanents—industrie, finances et autres—, comme la députée l'a suggérée, pour que nous puissions contribuer à l'élaboration d'un programme.

Oui, je crois que c'est possible. Comme ce débat tire à sa fin, j'espère que nous sommes tous d'accord que cette motion fasse l'objet d'un vote afin que nous puissions unanimement l'approuver.

Mon collègue a fait état de la lettre que le ministre de l'Industrie a écrite aux divers intervenants de l'industrie de la construction navale pour leur dire que s'il devenait ministre ou si les libéraux formaient le gouvernement, ils feraient quelque chose pour ce secteur. Ce que ces gens ont compris, c'était qu'ils feraient quelque chose pour améliorer la situation, et non pas pour leur rendre la vie plus difficile encore. Il y aurait peut-être lieu de lire ces lettres plus attentivement et de reconnaître que le ministre disait qu'on n'envisageait pas de faire grand-chose.

Le moment est bien choisi. Nous sommes tous d'avis que le temps est venu d'agir et je pense que mes collègues d'en face sont

impatients de se prononcer sur la motion par un vote afin que nous puissions faire quelque chose de positif pour le pays.

M. Lynn Myers (Waterloo—Wellington, Lib.): Monsieur le Président, je veux tout d'abord dire que nous tenons aujourd'hui un débat très important. J'ai écouté attentivement tous les députés qui ont parlé de cette très importante industrie aujourd'hui. C'est important que les Canadiens puissent entendre le point de vue des députés à la Chambre parce que, bien sûr, c'est une question importante que tous les Canadiens doivent prendre très au sérieux, et c'est bien ce qu'ils font.

Dans la motion, la députée de Saint John qualifie le littoral du Canada de plus long du monde, et je crois qu'elle a raison là-dessus. J'ajouterais que nous avons les plus importants cours d'eau intérieurs du monde. Ces deux états de fait combinés font que nous sommes certainement un pays maritime. Je crois que personne ne conteste cela.

Il est toutefois juste de signaler que la députée ne devrait pas mettre ces facteurs géographiques en parallèle avec une forte demande, sur le marché intérieur, dans le domaine de la construction navale. Ce n'est tout simplement pas le cas. C'est une réalité au Canada, et nous devons nous en accommoder. Donc, pour que le Canada demeure dans l'industrie de la construction navale, nous devons exporter. C'est la réalité, dans le monde où nous vivons.

La construction navale est un secteur dans lequel nous devons réussir sur le marché mondial, parce que notre marché intérieur n'est tout simplement pas assez important. La compétitivité internationale est un facteur clé, surtout qu'on note une importante surcapacité des chantiers navals du monde à notre époque. Par exemple, l'OCDE prédit que, d'ici l'an 2005, la surcapacité atteindra 40 p. 100.

Pour régler le problème de la surcapacité de notre pays, le secteur de la construction navale du Canada s'est déjà imposé volontairement une rationalisation de son fonctionnement. C'est important de le noter, parce que cela montre bien à quelle point cette très importante rationalisation lui tenait à coeur.

Le gouvernement du Canada a versé 198 millions de dollars pour la réalisation de ce processus. Grâce à la réorganisation et à la rationalisation de son fonctionnement au cours de la dernière décennie, l'industrie canadienne a réussi à améliorer ses niveaux de productivité. C'est une chose dont nous pouvons tous être fiers.

• (1755)

Mais reste la concurrence des marchés internationaux. C'est dans ce monde que nous vivons en cette fin des années 90, en cette veille de l'an 2000 et des années qui suivront. La façon de faire face à la concurrence, ce n'est pas de demander de l'aide au gouvernement, ce n'est pas de demander de l'argent aux contribuables. Je pense que ces temps sont révolus, comme les partis de l'opposition l'ont indiqué. La solution, c'est d'innover en accordant de généreux crédits d'impôts au titre de la R-D par exemple et en aidant l'industrie canadienne à construire des navires à la fine pointe de la technologie. C'est cela le monde de demain.

Les crédits

À mon avis, la solution, c'est d'aider au financement des exportations par l'entremise de la Société pour l'expansion des exportations. Comme nous le savons, la SEE a amélioré les programmes de financement à l'intention des constructeurs de navires. La période de remboursement, comme on l'a fait remarquer à la Chambre, est passée de 8 à 12 ans et les taux d'intérêts sont équivalents aux taux commerciaux que nous connaissons.

Finalement, je crois que la solution, c'est de convaincre les autres pays de mettre un terme à leurs subventions inutiles et lourdes de façon à ce que les pays puissent faire la concurrence sur un pied d'égalité. Je crois que c'est important à la veille du XXI^e siècle.

Nous devrions ensuite négocier des prix plus bas au lieu d'augmenter les subventions.

C'est ce que fait le gouvernement du Canada. Nous devrions continuer de le faire lors des négociations de l'OCDE et de l'Organisation mondiale du commerce sur la construction navale. Nous le ferons et devons continuer de le faire.

Je veux également signaler que certains gouvernements provinciaux au Canada ont adopté une approche différente. Ainsi, le Québec a annoncé quatre encouragements à la construction navale dans son budget de 1996-1997. Je vais préciser en quoi consistent ces quatre dispositions. Il y a tout d'abord le programme de garanties d'emprunt pour la construction maritime. Il y a ensuite une exonération temporaire d'impôt sur le revenu pour les marins québécois travaillant à bord de navires de charge internationaux. Le troisième encouragement est un crédit d'impôt remboursable pour la construction navale. Le dernier encouragement est une réduction d'impôt sur le capital pour les contribuables qui font l'acquisition d'un navire construit au Québec. Ce sont des modifications importantes et chose certaine, nous en prenons note au Parlement.

Certains bloquistes prétendent que le système fédéral d'impôt mine certaines de ces mesures. Ce n'est tout simplement pas le cas. Il faut mettre les choses au point. L'application du régime fiscal fédéral n'annule pas ou n'élimine pas les avantages des programmes provinciaux conçus pour soutenir des industries en particulier. En général, le régime fiscal fédéral prévoit des déductions d'impôt et des crédits basés sur le montant réel des coûts, moins toute aide provinciale. Agir autrement serait offrir des déductions d'impôt et des crédits d'impôt pour des coûts qu'un contribuable n'a pas eu à supporter. Nous devons noter et bien comprendre cela pour que tous les Canadiens sachent exactement à quoi s'en tenir là-dessus.

Je tiens à souligner que le gouvernement fédéral a appuyé lui aussi l'industrie de la construction navale au Québec. Entre 1986 et 1993, par exemple, le gouvernement fédéral a investi près de 1,6 milliard de dollars dans les Industries Davie sous la forme de contrats, de contributions et de garanties d'emprunt. Comme les députés le savent, les Industries Davie sont maintenant sous la protection de la Loi sur la faillite à la suite de la faillite de leur propriétaire, la société Dominion Bridge. Les Industries Davie vont recevoir tous les avantages auxquels ils ont droit aux termes de la loi. Entre temps, l'entreprise a un contrat pour modifier la plate-forme pétrolière *Spirit of Columbus*, pour le Brésil. La Société pour l'expansion des exportations étudie à l'heure actuelle une proposition de prêts à l'exportation pour soutenir ce projet.

Le gouvernement du Canada a un ensemble généreux de mesures qui, de concert avec les politiques provinciales et de bonnes pratiques industrielles, profitent aux constructeurs de navires. En plus du soutien financier de la SEE par exemple, cela comprend une déduction pour amortissement accéléré et des crédits d'impôt très généreux pour la recherche et le développement. Cela comprend également un droit sur les importations de navires et l'achat au Canada pour répondre à tous les besoins gouvernementaux en matière de construction navale et de réparation de navires.

Je voudrais souligner à nouveau, et je sais que nous l'avons entendu dire tout au cours de ce débat, que le gouvernement soutient et a toujours soutenu l'industrie de la construction navale et qu'il continuera d'encourager son développement. Après tout, c'est ce que les Canadiens souhaitent.

Le gouvernement fédéral offre déjà un soutien solide à l'industrie. Il est important de rappeler les mesures d'aide auxquelles l'industrie a accès: la déduction pour amortissement accéléré de 33,3 p. 100 sur les nouveaux navires construits au Canada; le droit de 25 p. 100 sur les navires construits à l'étranger dans les pays autres que les pays membres de l'ALENA; la politique d'achat au Canada du gouvernement fédéral pour la construction et la réparation de tous les navires; le financement, par la Société pour l'expansion des exportations, des transactions commerciales rentables; et un système très avantageux de crédits d'impôt pour la recherche et le développement. Toutes ces mesures mettent en évidence l'importance que le gouvernement accorde à ce très important secteur d'activité.

• (1800)

L'industrie de la construction navale a également accès au volet des technologies habilitantes de Partenariat technologique Canada, un programme qui aide le secteur privé par des investissements à partage des risques et des bénéfices.

L'objectif du gouvernement à l'égard de ce très important secteur est de s'assurer qu'il soit compétitif et, par voie de conséquence, apte à se tirer d'affaire sur les marchés internationaux sans avoir recours aux subventions. C'est tout ce que veulent les Canadiens. Nos politiques et programmes donnent de bons résultats, ce qui a permis de rationaliser l'industrie navale canadienne et d'en assurer la rentabilité, ce dont nous pouvons tous être fiers.

Le marché mondial de la construction navale se restructure. Nous le constatons et nous savons que c'est le cas partout dans le monde. Les coûts de main-d'oeuvre, les pratiques de prix agressives et la loyauté des armateurs envers leur pays font sentir leurs effets sur cet important secteur d'activité, tout comme la croissance des grandes sociétés intégrées qui construisent des navires pour leur propre usage.

Les subventions de l'État pourraient être une façon de faire face à ces changements, mais ce ne serait pas la bonne solution. Le Canada doit plutôt aider son industrie de construction navale à mettre l'accent sur une productivité élevée, des activités de recherche et de développement qui aboutissent à des produits à valeur ajoutée, la modernisation et des pratiques de marketing originales. Le gouvernement poursuit énergiquement et à juste titre ces objectifs dans l'intérêt de cet important secteur.

Les crédits

C'est la route qu'a choisie notre gouvernement. J'espère que les députés à la Chambre appuieront cette politique en votant contre la motion présentée par la députée. Nous devons suivre cette ligne de conduite pour mieux entrer dans le XXI^e siècle. Cette politique correspond le mieux aux intérêts du Canada et de tous les Canadiens, où qu'ils vivent dans notre beau pays.

[Français]

M. Antoine Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière, BQ): Monsieur le Président, avant de poser une question au député de Waterloo—Wellington, j'aimerais faire une observation.

Je suis ici depuis le début de ce débat qui fait suite à la motion présentée par la députée de Saint John. La motion reprend mot à mot une résolution adoptée lors du congrès du Parti libéral du Canada en 1998. Je m'étonne que jusqu'à présent, ce sont des députés de l'Ontario qui se sont exprimés au nom du gouvernement libéral. Il n'y en a eu aucun des Maritimes, du Québec ou de la côte ouest. Pourtant, ce sont des députés qui ont des chantiers navals dans leurs comtés.

Un autre fait qu'il est peut-être bon de rappeler est que partout où il y a un chantier naval au Canada, le député qui le représente est un député de l'opposition. Dans mon comté, je défendais avec le plus de vigueur possible le dossier du chantier naval de Lévis.

J'ai regardé la carte électorale et j'ai constaté qu'il n'était pas bien difficile de trouver un libéral en Ontario. À une exception près, ce sont tous des libéraux qui ont été élus en Ontario. Depuis 1993, contrairement à ce qu'il avait promis, ce gouvernement n'a pas tenu sa promesse de tenir, dans l'année qui a suivi son arrivée au pouvoir, un sommet sur l'avenir des chantiers maritimes au Canada. Après ne pas avoir tenu sa promesse, certains députés sont bien intentionnés, veulent probablement bien paraître auprès du premier ministre et viennent lire à peu près la même chose par rapport à cette position.

• (1805)

Je demande au député de Waterloo—Wellington s'il était présent au dernier congrès du Parti libéral du Canada, est-ce qu'il se souvient de la résolution proposée par l'Association libérale du Nouveau-Brunswick, et s'il a voté en faveur ou s'il a voté contre? S'il a voté en faveur de cette résolution, va-t-il avoir la cohérence d'esprit de voter en faveur de la motion de la députée de Saint John lorsqu'elle sera mise aux voix?

[Traduction]

M. Lynn Myers: Monsieur le Président, je trouve très intéressant que le député m'interroge au sujet de ma participation aux congrès du Parti libéral. Je répondrai carrément, par votre intermédiaire, monsieur le Président, que je suis très fier de me pas en avoir manqué un, autant que je m'en souviens, depuis 1965.

Contrairement aux députés du Bloc, nous, de ce côté-ci de la Chambre, parlons au nom de tous les Canadiens en tant que députés ministériels et cela, peu importe où nous habitons et quelle circons-

cription nous représentons. Alors que les députés du Bloc ont une vision étroite du pays et qu'ils souhaitent le diviser au lieu de l'unir, nous, nous travaillons ensemble pour tous les Canadiens, où qu'ils vivent dans notre grand pays.

Je peux affirmer au Bloc que nous continuerons de soutenir ce secteur très important de l'économie, comme nous l'avons fait dans le passé. La construction navale est un secteur crucial pour le Canada. Elle a été très importante dans le passé et continuera de l'être dans l'avenir.

En tant que gouvernement, nous garderons ce type d'approche dans l'intérêt de ce secteur extrêmement important et dans l'intérêt des Canadiens, où qu'ils vivent.

M. John Herron (Fundy—Royal, PC): Monsieur le Président, je voudrais revenir sur les commentaires du député de Lévis.

Il s'agit d'un dossier très sérieux. Il faut absolument débattre des avantages que présentent les initiatives proposées par la députée de Saint John et appuyées par le député de Burin—Saint-Georges. Tous les orateurs de tous les partis ont parlé de ce dossier. Je ne pense pas qu'il faille trop mettre en doute les intentions des différents orateurs. Le député de Lévis a travaillé fort pour faire progresser ce dossier.

Les observations qu'il a faites pendant son discours ont atteint la cible à un égard. Le succès futur du secteur de la construction navale au Canada dépend des exportations ainsi que de la réparation et de la construction de navires au Canada pour remplacer les navires vieillissants qui sillonnent les Grands Lacs. Pour cela, il faut un régime de financement des exportations pour que le secteur puisse être compétitif.

Les Américains avaient un régime appelé «Title IX», qu'ils ont reconduit en 1985. Avant 1985, ils n'intervenaient pas sur la scène internationale pour exporter des navires. Presque du jour au lendemain, ils sont apparus sur les carnets de commande.

C'est un fait qui devrait nous embarrasser, mais une compagnie canadienne, Secunda Marine, a dû prendre une décision financière quand il s'est agi de déterminer où elle pourrait obtenir le meilleur navire au meilleur prix possible. Tout était une question de financement. Le prix était concurrentiel, mais pour des raisons concernant l'accès au capital et le crédit-bail, la compagnie a décidé de faire construire le navire aux États-Unis. Qu'est-ce qui a motivé cette décision? C'est le programme appelé «Title IX», ce régime de financement comparable à celui que nous demandons au gouvernement de mettre en place. Voici donc ma première question: Pourrions-nous examiner ce qui marche et l'adopter?

J'ai une deuxième question à l'intention du député. Les membres du Parti libéral du Canada ont voté à une majorité écrasante en faveur d'une résolution dont le libellé correspond exactement à celui de la motion d'aujourd'hui. Le député libéral qui vient de parler a dit qu'il y a beaucoup de motions et d'autres choses sujets sur lesquelles ils votent au cours des congrès, laissant entendre que cela ne voulait pas nécessairement dire que l'on en ferait quelque chose par la suite.

Les crédits

Je connais les membres du Parti conservateur du Canada et les initiatives adoptées en matière de politique. Je crois que les réformistes se préoccupent de la question également. Les membres du Parti conservateur sont les détenteurs des politiques et des principes de notre parti. Il nous appartient de leur donner suite, de les rappeler et de les présenter à la Chambre des communes. Il ne s'agit pas de simples sujets de discussion pour une session de thérapie de comportement à l'intention des membres de notre parti, comme les Libéraux semblent manifestement le croire s'ils rejettent la motion.

• (1810)

Si j'étais un député du Parti libéral du Canada, ce que je ne suis pas fort heureusement, j'aurais voté sur des dossiers et sur des orientations politiques, puis je serais venu à Ottawa et j'aurais voté sur une motion particulière pour me rendre compte qu'il importait peu aux dirigeants du parti que cette motion soit adoptée ou non. Allez-vous finir par respecter les membres de votre propre parti?

Qu'y a-t-il de mal à adopter un régime du genre du «Title XI»?

Le président suppléant (M. McClelland): Je rappelle aux députés qu'ils doivent s'adresser les uns aux autres par le truchement de la présidence.

M. Lynn Myers: Monsieur le Président, nous, les ministériels du Parti libéral, respectons toujours nos membres et nous évoluons en conséquence, sachant fort bien qu'ils ont une immense contribution à apporter. C'est ainsi que nous avons toujours agi et que nous continuerons d'agir.

Cela dit, j'ai été extrêmement heureux d'entendre le député d'en face se déclarer d'accord avec moi lorsque j'ai souligné qu'il fallait que le Canada fasse des exportations. Je crois qu'il comprend, en tout cas je l'espère, que nous, les ministériels, sommes sur la bonne voie à cet égard. Il est très important de le préciser.

Le député de Fundy—Royal a présenté, en 1997, la motion d'initiative parlementaire M-214. Je vais en lire un extrait.

... le gouvernement devrait activement élaborer une politique nationale novatrice en matière de construction navale qui vise à rendre nos chantiers navals compétitifs à l'échelle internationale en offrant des stimulants fiscaux et des crédits de construction comparables à ce qu'on trouve ailleurs dans le monde et qui assure un accès raisonnable aux marchés étrangers, notamment les États-Unis d'Amérique. ...

Ce que le député de Fundy—Royal disait en réalité, c'est que la Jones Act, loi américaine de 1920, le préoccupe. Je trouve cela très intéressant, puisque c'est son parti qui a rendu cela possible aux termes de l'accord de libre-échange. Bien franchement, il est scandaleux que les conservateurs aient laissé faire cela comme ils l'ont fait, si bien que nous sommes maintenant pris avec pareilles stupidités.

Il est fort intéressant de constater à quel point la position du député a changé depuis 1997.

Durant le même débat, la députée de Saint John a proposé certaines améliorations du financement à l'exportation et des garanties d'emprunts. Elle a parlé de l'exclusion des nouveaux navires construits au Canada des règles actuelles de Revenu Canada sur la

location, en ajoutant: «J'ai beau essayer, je n'arrive pas à comprendre pourquoi le gouvernement ne l'envisage pas. Cela se fait déjà à l'égard des wagons de chemin de fer, des camions-remorques, des camions et des ordinateurs.»

Je souligne que c'est là une subvention présentée sous un autre nom. Si ça rugit comme un lion, je peux vous assurer que c'est un lion. Il s'agit d'une subvention, cette formule que les gens d'en face affirment désapprouver, or c'est bel et bien une subvention.

Les incidences de cela seraient énormes. L'effet domino sur toutes les autres industries serait colossal. Je dis à mes vis-à-vis que leur injustice ne fonctionnera pas et que nous, du côté du gouvernement, n'accepterons pas une telle chose.

M. John Herron: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement.

Étant donné le respect que je porte à la Chambre et à cette institution, je veux m'assurer de la plus grande coopération possible. Cela dit, je prendrai un bref moment pour expliquer au député la différence entre une subvention et un incitatif fiscal. Je serais bien prêt à l'aider.

Le président suppléant (M. McClelland): Bel essai, mais cela n'est pas un recours au Règlement.

M. Mark Muise (Ouest Nova, PC): Monsieur le Président, je suis heureux de participer à cet important débat, surtout, comme je l'ai dit plus tôt, parce que la construction navale est un élément si important de l'économie dans ma circonscription, Ouest Nova.

Depuis l'arrivée des premiers colons européens dans Ouest Nova, la construction de navires fait partie intégrante de notre société rurale. Tout le long des riches eaux côtières de la baie de Fundy, bon nombre de mes électeurs travaillent dans l'industrie de la pêche et, à ce titre, ils dépendent de la compétence de nos constructeurs de navires très expérimentés.

• (1815)

Ce qui me fait peur au sujet de l'absence d'une politique en matière de construction navale, c'est que les constructeurs de navires que nous avons dans notre pays risquent de perdre leur expertise. Sans une telle politique, non seulement nous perdons les avantages économiques de la construction navale, mais nous risquons aussi de perdre l'expertise que nous avons. Je ne voudrais pas que nous la perdions.

La construction navale dans Ouest Nova a connu un essor important durant la Seconde Guerre mondiale lorsque les alliés travaillaient fébrilement pour préparer notre marine en vue de la tâche énorme qui l'attendait et qui s'est soldée par notre victoire dans la bataille de l'Atlantique. Ouest Nova a certains des meilleurs constructeurs de navires au monde. Ils ont acquis leur expertise après avoir passé des décennies à exercer leur métier pour les pêcheurs locaux.

Le gouvernement fédéral ne se préoccupe absolument pas de l'industrie de la construction navale. Partout dans le monde, nous pouvons trouver des exemples de pays qui appuient leur propre

industrie de la construction navale. Il suffit de regarder ce qui se passe aux États-Unis avec la Jones Act, qui empêche les chantiers navals canadiens de faire concurrence à leurs homologues américains.

Nos collègues d'en face continuent de parler du passé, de l'époque où l'ALÉNA et l'Accord de libre-échange ont été négociés. Le gouvernement doit plutôt se tourner vers l'avenir. La Jones Act ne fonctionne pas. C'est quelque chose qui nuit vraiment à notre compétitivité dans l'industrie de la construction navale. J'exhorte le gouvernement à travailler avec les États-Unis pour réduire ou éliminer les effets de la Jones Act.

Il est évident que les États-Unis ont reconnu l'importance de la construction navale pour leurs économies locales. Notre gouvernement libéral, qui avait pourtant promis en 1993 et en 1997 d'établir une nouvelle politique en matière de construction navale, a décidé plutôt de tourner le dos à cette industrie vitale.

Cette industrie pourrait facilement employer 10 000 travailleurs alors qu'elle en a maintenant moins de 4 000. Le gouvernement libéral dit que la politique n'a rien à voir avec sa décision de laisser tomber la construction navale. Cela concorde sans doute avec ce que mon collègue de Lévis a dit.

On dirait que ceux qui se préoccupent des chantiers navals se retrouvent dans l'opposition. Je me demande si le manque d'intérêt du gouvernement pour la politique sur la construction navale dans l'est du Canada vient du fait qu'il n'y a pas beaucoup de libéraux qui se sont fait élire, et il n'y en a eu aucun en Nouvelle-Écosse. Cela explique peut-être le manque d'intérêt des libéraux pour cette politique.

Le gouvernement est peut-être en train de laisser tomber l'industrie de la pêche et ne voit donc pas la nécessité d'avoir une politique sur la construction navale. La pêche est encore une activité intéressante à Ouest Nova, comme d'ailleurs dans la majeure partie du Canada atlantique. Nous avons certaines des ressources les plus riches du monde à l'extrémité sud de la Nouvelle-Écosse. La pêche au homard est de loin la plus lucrative.

Dans notre région, nous avons encore besoin des services des chantiers navals, mais, si le gouvernement continue de fermer les yeux sur les difficultés de cette industrie, nos petits chantiers navals familiaux ne pourront pas affronter la concurrence étrangère.

J'ai dans ma circonscription quelques-unes de ces entreprises familiales: ce sont les chantiers navals A. F. Theriault and Sons, à Meteghan River; Camille D'eon, à Middle West Pubnico, et Doucette, à Cape Ste. Mary's. Que dire de David LeBlanc, à Mavilette et Cap Sainte-Marie, ou Paul et Alain Pothier, à Saint-Martin? Il s'agit de petites entreprises familiales qui ont survécu au fil des ans parce qu'elles connaissent très bien leur métier et se sont taillé de solides réputations dans l'industrie de la pêche.

Ce que le Parti conservateur demande, c'est qu'on mette l'esprit de parti de côté pour que tous les députés puissent travailler ensemble à l'élaboration d'une politique de la construction navale qui aidera les chantiers navals du Canada et leur permettra de se mettre sur le même pied que les chantiers navals étrangers pour leur faire une juste concurrence.

Les crédits

• (1820)

Les chantiers navals ont proposé quatre mesures qui stimuleraient sur-le-champ leur industrie. Ils réclament des modifications aux règlements sur le crédit-bail, un crédit d'impôt remboursable, une disposition pro-Canada et le nivellement des règles du jeu pour qu'ils puissent se mettre sur le même pied que leurs concurrents étrangers, ce que j'ai déjà mentionné.

Avec le soutien approprié de la part du gouvernement fédéral, quelques-unes de ces entreprises familiales pourraient prendre de l'expansion et créer des emplois, ce qui bénéficierait à notre économie mal en point.

J'ai beaucoup parlé de ma circonscription, West Nova, mais une nouvelle politique de la construction navale s'appliquerait à tout le Canada. Il y a des chantiers navals en Colombie-Britannique, en Ontario, au Québec, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse, à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve.

Les chantiers navals canadiens sont en mesure d'employer directement plus de 10 000 Canadiens. Des contrats de construction navale totalisant 100 millions de dollars créeraient plus de 1 500 emplois dans les chantiers navals et les entreprises connexes et rapporteraient 23 millions de dollars au Trésor fédéral. C'est pour ces raisons que nous croyons qu'il devrait y avoir une politique de la construction navale au Canada.

Le Parti conservateur du Canada désire que le gouvernement mette de côté l'esprit de parti et collabore avec tous les partis politiques représentés à la Chambre pour élaborer une politique maîtresse de la construction navale qui stimulera une industrie très importante pour l'économie canadienne.

J'exhorte tous les députés à appuyer cette motion très importante.

[Français]

M. Antoine Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière, BQ): Monsieur le Président, comme c'est probablement la dernière intervention sur ce débat aujourd'hui, il faut quand même être reconnaissant envers la députée de Saint John et le Parti progressiste-conservateur pour avoir soulevé ce débat dans le cadre d'une journée de l'opposition.

La motion est large, mais très adroite en même temps. Elle se veut rassembleuse, non seulement de tous les partis d'opposition, mais comme elle reprend le texte d'une résolution adoptée par le congrès du Parti libéral, présentée par l'Association libérale des Maritimes, je trouve cela très adroit. Cela oblige les députés du Parti libéral à se poser une sérieuse question.

Il semble y avoir deux notions de la démocratie. Dans les pays où il y a une dictature, c'est: «Tu fais cela, tu te tais, tu n'as pas le droit de parler.» Une autre version moderne, celle du Parti libéral, parle toujours de «notre militant libéral» dans un congrès, mais cela ne veut rien dire parce que «nous, on ne fera rien». Qu'en pense-t-il?

Ajournement

[Traduction]

M. Mark Muise: Monsieur le Président, mon collègue signale quelque chose de très important. Avant de répondre à sa question, je tiens à dire que je sais que tous les députés de l'opposition appuient cette motion. Il y a là quelque chose de vraiment paradoxal, quand on songe que la motion reprend mot pour mot une motion qui a été rédigée et adoptée par le Parti libéral du Canada.

En fait, un vote est inutile puisque nous savons déjà que tout le monde l'approuve, sauf si les libéraux en décident autrement. Dans ce cas, ils négligeront leur devoir à l'égard des pêcheurs et des travailleurs des chantiers navals.

Le président suppléant (M. McClelland): Comme il est 18 h 25, je dois interrompre les délibérations. Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, la motion est mise aux voix d'office et le vote par appel nominal est demandé et reporté au mercredi 5 mai 1999, à la fin de la période réservée aux initiatives ministérielles.

MOTION D'AJOURNEMENT

• (1825)

[Traduction]

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office en conformité de l'article 38 du Règlement.

LE KOSOVO

M. Gordon Earle (Halifax-Ouest, NPD): Monsieur le Président, le 19 février 1999, je me suis dit inquiet à la Chambre de ce que le ministre de la Défense nationale ait dit au cours du débat d'information précédent sur le Kosovo qu'il ne connaissait pas les détails concernant la participation des Forces canadiennes à une mission de maintien de la paix. Le ministre a en fait répondu que les détails à cet égard seraient arrêtés après la conclusion d'un accord de paix; une demande officielle serait alors faite par l'OTAN et le Canada aurait deux semaines pour répondre.

J'ai demandé au ministre à ce moment-là s'il soumettrait la demande détaillée à un débat à la Chambre des communes qui serait suivi d'un vote afin qu'il puisse répondre à la demande avec l'appui total et clair des Canadiens par l'entremise du Parlement.

Le ministre a dit très clairement dans sa réponse à ce moment-là, et le gouvernement a fait valoir très clairement depuis lors, qu'il n'y aura pas de vote sur cette question. Le ministre a déclaré que la question avait été débattue et qu'il incombait au gouvernement de prendre la décision finale et d'agir de façon expéditive en fonction

des événements. Le ministre a dit que c'est ce que fera le gouvernement et qu'il tiendra tout le monde au courant.

Voilà la perle du jour. Il n'y aurait pas de vote, mais tout le monde serait pleinement informé. Nous savons maintenant qu'il n'y a pas eu de vote, que quelque 800 militaires canadiens ont été déployés. Ils attendent les ordres de l'OTAN.

Le fait est que, sans qu'il y ait eu de vote à cet égard, le Canada s'est joint à la plus importante force d'attaque militaire alliée en Europe depuis la Seconde Guerre mondiale. Les mots «jugement d'abord, délibérations après» sont tirés du monde tordu d'*Alice au pays des merveilles*, et il semble que le gouvernement utilise la même approche tordue.

Le gouvernement a jugé bon de tenir un vote sur bien d'autres questions, sur un projet de loi qu'il a présenté au Parlement pour mettre à jour la terminologie relative à la Monnaie royale canadienne, sur la loi régissant Téléglobe Canada, sur l'établissement de parcs, la modification de la Loi sur la Commission canadienne du blé et même sur des lois forçant le retour au travail de fonctionnaires. Pourtant, le gouvernement ne pense pas que les Canadiens méritent que leurs représentants élus votent sur la participation du Canada au massacre d'innocentes victimes en Yougoslavie et à la dévastation d'une économie et d'une infrastructure, y compris des aqueducs, des égouts, des routes et des voies de communication, qui prendront des générations à reconstruire.

Le gouvernement fait passer l'opportunisme avant la démocratie. Le gouvernement libéral a agi comme si c'était le Parti libéral qui était en guerre et non le Canada, ce qui est assez effrayant. Le gouvernement laisse entendre qu'il est en guerre, et nous remarquons que le mot guerre est souvent évité. Nous parlons plutôt d'un conflit. Toutefois, nous devons appeler les choses par leur nom. Le gouvernement dit qu'il est en guerre pour des raisons démocratiques, mais il a quand même fait fi de la démocratie et imposé la volonté d'un seul parti pour poursuivre ses objectifs.

En vertu de quelle autorité morale le gouvernement juge-t-il bon d'envoyer notre pays en guerre sans tenir un vote? Le vote est une question clé. C'est très important. Quand le premier ministre était dans l'opposition, il a demandé un vote sur la participation du Canada à la guerre du Golfe en 1991, et voilà qu'il choisit de faire fi de la démocratie dans cette crise.

Durant la campagne électorale, bien des gens m'avaient fait part de leurs très graves préoccupations à l'égard du gouvernement. Ils étaient très pessimistes au sujet de processus politique, beaucoup d'entre eux au point où ils avaient renoncé à exercer leur droit de vote. Je leur disais que le vote était la pierre angulaire de notre démocratie et que nous ne devons jamais renoncer à exercer ce droit. J'exhorte tous les députés à penser sérieusement que, dans cette situation particulière, le vote est important.

M. Andrew Telegdi (secrétaire parlementaire de la ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, Lib.): Monsieur le Président, je ferai tout d'abord remarquer au député que les partis d'opposition ont l'occasion, chaque fois qu'il y a une journée d'opposition, de tenir un vote, si c'est ce qu'ils veulent faire.

Ajournement

Il ne fait aucun doute que la participation du Canada aux opérations de l'OTAN est importante, non seulement parce que nous sommes membres de l'alliance, mais aussi en raison des impératifs moraux en jeu. Les membres des forces armées canadiennes méritent toute notre reconnaissance et notre appui pour le travail important qu'ils accomplissent au nom de l'ensemble des Canadiens. Le parlement a joué un rôle clé dans nos délibérations sur le Kosovo.

Lorsqu'il doit prendre des décisions sur la participation du Canada au conflit au Kosovo, le gouvernement reconnaît l'importance des opinions exprimées par les parlementaires à ce sujet.

● (1830)

Le parlement a débattu de la situation au Kosovo à quatre occasions distinctes: premièrement, le 7 octobre 1998, lorsque tous les partis ont convenu que le Canada devrait participer, de concert avec nos alliés de l'OTAN, à des frappes aériennes si elles devenaient nécessaires; deuxièmement, le 17 février 1999 lorsque nous espérons qu'un accord de paix soit conclu et que nous soyons appelés à participer à une mission de maintien de la paix; troisièmement, le 12 avril 1999, lorsque la Chambre a de nouveau examiné la situation au Kosovo et tous les partis ont appuyé la décision du Canada de participer aux raids aériens dirigés par l'OTAN; et quatrièmement, le 19 avril 1999, lorsque la Chambre a débattu d'une motion d'opposition réclamant la tenue d'un débat et d'un vote sur le déploiement des troupes terrestres devant participer à des opérations militaires et à des missions de maintien de la paix dans les Balkans. La motion a été rejetée.

Des séances d'information bihebdomadaires ont lieu dans le cadre de séances conjointes des comités permanents des affaires étrangères et du commerce international, de la défense nationale et des anciens combattants. De plus, les ministres et les hauts fonctionnaires participent à des exposés techniques auxquels assistent en grand nombre des représentants du public et des médias. Si la nature de notre participation au conflit du Kosovo change, le gouvernement a pris l'engagement ferme de consulter le parlement.

Comme le premier ministre l'a dit à plusieurs occasions, cela demeure heureusement une question hypothétique. Si la situation change, il prendra alors une décision en ce qui concerne la tenue de votes. Pour l'instant, toutefois, les questions sur la tenue de votes concernant l'envoi de troupes terrestres ne sont pas pertinentes. Nous devrions chercher à mettre fin à ce tragique conflit au lieu de débattre de questions hypothétiques.

LE KOSOVO

M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.): Monsieur le Président, je crois que cela cadre très bien avec le débat qui vient d'avoir lieu et je tiens à revenir officiellement sur certaines des observations faites ici le 29 avril par M. Václav Havel, président de la République tchèque.

Selon lui, si on peut parler d'une guerre fondée sur des raisons conformes à l'éthique, c'est vrai pour celle-ci. Il parlait de la guerre

du Kosovo. Il a ajouté qu'au Kosovo, il n'y a pas de puits de pétrole qui pourraient présenter un intérêt pour quelqu'un, qu'aucun pays membre de l'Alliance ne revendique une partie de ce territoire et que Milosevic ne menace pas l'intégrité territoriale ou autre d'un membre de l'Alliance.

Il a ajouté que, néanmoins, l'Alliance lutte. Elle lutte au nom de la non-indifférence de l'homme envers le sort des autres. Elle lutte parce que les gens bien ne peuvent pas être témoins de l'extermination systématique, dirigée par l'État, d'autres gens. Les gens bien ne peuvent tout simplement pas supporter ce genre de comportement, et ne peuvent pas s'empêcher de venir en aide aux victimes s'ils ont les moyens de le faire.

En guise de conclusion, il a dit que cette guerre fait passer les droits de la personne avant ceux de l'État. La République fédérale de Yougoslavie a été attaquée sans que l'Alliance n'ait reçu un mandat direct de l'ONU. Pourtant, il n'y a pas ici de situation arbitraire, d'agressivité ou de manque de respect pour le droit international. Au contraire, c'est une manifestation de respect pour le droit, pour un droit supérieur à celui qui protège la souveraineté des États. L'Alliance a agi par respect pour les droits de l'humanité.

Je crois que c'est la réponse au député qui avait demandé ce qui était important, le vote ou les droits de la personne.

Le 27 avril, deux jours plus tôt, j'avais eu l'occasion de poser à la ministre de l'Immigration et de la Citoyenneté une question suscitée par les événements qui s'étaient produits au Kosovo durant ces nombreuses semaines et concernant en particulier les réfugiés. J'ai posé la question à la ministre, parce que, en tant que Canadiens, nous nous inquiétons tous du sort des réfugiés au Kosovo et parce que, en tant que députés, nous avons reçu des demandes d'électeurs qui ont dans cette région des parents dont la vie est en danger. J'ai demandé essentiellement à la ministre ce que faisait le gouvernement pour venir en aide à ces réfugiés, notamment à ceux qui ont de la famille au Canada.

La ministre a répondu qu'il y avait déjà eu 120 demandes de parrainage visant quelque 700 personnes. Elle était également heureuse d'annoncer—et je pense que la Chambre était enchantée de l'apprendre—que les premiers réfugiés sont arrivés au Canada le 27 avril, dont un certain nombre dans la circonscription de Mississauga-Sud que je représente.

Le secrétaire parlementaire de la ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration pourrait-il faire le point sur la situation des réfugiés, laquelle évolue très rapidement, plus particulièrement en ce qui concerne ceux qui viennent ici dans le cadre d'un programme de parrainage et ceux que nous accueillons à titre temporaire plutôt qu'à long terme? Je pense que les Canadiens aimeraient connaître les plus récentes informations à ce sujet.

● (1835)

M. Andrew Telegdi (secrétaire parlementaire de la ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, Lib.): Monsieur le Président, je précise d'abord à mon collègue que la Chambre a tenu un

Ajournement

débat semblable en 1956, au sujet de réfugiés hongrois. J'étais au nombre des réfugiés qui sont finalement venus au Canada en 1957. Ce débat me touche donc beaucoup, personnellement.

En ce qui concerne les Kosovars, nous faisons tout ce que nous pouvons pour faciliter la réunification des familles. Je suis heureux d'annoncer au député que 53 réfugiés du Kosovo sont déjà arrivés au Canada pour y retrouver des membres de leur famille. D'autres encore arriveront au cours des prochaines semaines.

Jusqu'à maintenant, aux termes d'un système spécial que nous avons mis en place pour accélérer le traitement des demandes de réunification des familles, nous avons reçu 158 demandes de Canadiens ou de résidents canadiens ayant des parents là-bas. Ces demandes touchent 974 personnes.

Le ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration a mis en place le système suivant pour traiter les demandes visant à faire venir au Canada des réfugiés kosovars qui ont des parents au Canada.

Le ministère a élaboré un formulaire spécial d'identification d'un parent pour l'aider à suivre les cas. Cela aidera également à identifier les parents de résidents canadiens qui vont être admissibles au rétablissement au Canada.

Les Canadiens qui ont des parents kosovars qui sont en Macédoine ou en Albanie doivent appeler la ligne d'assistance téléphonique sans frais 1-888-410-0009 pour enregistrer leur demande. Les agents préposés à ce service téléphonique rempliront le formulaire au nom de la personne qui appelle ou lui fourniront un formulaire qu'elle devra remplir elle-même et envoyer par télécopieur au 1-877-883-8834.

Les renseignements recueillis grâce au formulaire seront envoyés à diverses organisations par le ministère pour aider au traitement des demandes.

À l'heure actuelle, nous avons cinq agents des visas en Macédoine et quatre en Albanie. Une fois que les réfugiés ont été trouvés, les agents des visas du ministère vont les interroger et, si les réfugiés le souhaitent, ils seront acceptés au Canada grâce à un processus accéléré.

Notre objectif est de réunir ces familles dans un délai de deux semaines une fois qu'on a retrouvé les membres de la famille. Ce délai peut varier selon les diverses formalités et les restrictions quant aux déplacements imposées par les autorités locales.

Certains réfugiés sont dans des camps, d'autres vivent temporairement dans des familles d'accueil, parfois dans des endroits très éloignés et d'autres encore peuvent même être dans d'autres pays. Trouver ces personnes. . .

Le président suppléant (M. McClelland): Je suis désolé, mais je dois interrompre le député. Comme il le sait, il y a deux minutes prévues pour la réponse et nous avons dépassé ce délai de façon importante déjà. Je m'en excuse, mais je dois interrompre le député.

[Français]

La motion portant que la Chambre s'ajourne maintenant est réputée adoptée. La Chambre demeure donc ajournée jusqu'à demain, à 10 heures, conformément à l'article 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 18 h 37.)

TABLE DES MATIÈRES

Le lundi 3 mai 1999

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

Le Code criminel

Projet de loi C-374. Deuxième lecture	14561
M. Brien	14561
Mme Barnes	14563
M. Obhrai	14564
Mme Davies	14565
M. Muise	14566
M. Bellehumeur	14568
M. Brien	14568

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Les crédits

Jour désigné—La construction navale

Mme Wayne	14569
Motion	14569
M. Lastewka	14570
Mme Wayne	14570
M. Dubé (Lévis—et—Chutes—de—la—Chaudière)	14570
Mme Wayne	14571
M. Herron	14571
Mme Wayne	14571
M. Matthews	14571
Amendement	14572
M. Lastewka	14572
M. Matthews	14572
M. Bryden	14572
M. Matthews	14572
Mme Wayne	14573
M. Matthews	14573
M. Kilger	14573
Motion	14573
Adoption de la motion	14573
M. Lastewka	14573
M. Dubé (Lévis—et—Chutes—de—la—Chaudière)	14574
M. Lastewka	14574
M. Herron	14574
M. Lastewka	14575
M. Jaffer	14575
M. Lastewka	14576
M. Jaffer	14576
Mme Wayne	14576
M. Jaffer	14577
M. Dubé (Lévis—et—Chutes—de—la—Chaudière)	14577
M. Herron	14578
M. Dubé (Lévis—et—Chutes—de—la—Chaudière)	14578
M. Marchand	14579
M. Dubé (Lévis—et—Chutes—de—la—Chaudière)	14579
M. Earle	14579
Mme Wayne	14580
M. Earle	14581
M. Dubé (Lévis—et—Chutes—de—la—Chaudière)	14581
M. Earle	14581
M. Harvey	14581
M. Dubé (Lévis—et—Chutes—de—la—Chaudière)	14583
M. Harvey	14583

M. Herron	14583
M. Muise	14584
M. Herron	14584
M. Lastewka	14585
M. Herron	14585
M. Dubé (Lévis—et—Chutes—de—la—Chaudière)	14585
M. Herron	14585

Le Tribunal canadien des droits de la personne

Le Président	14585
--------------------	-------

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

La foire agricole de Millbrook

M. O'Reilly	14586
-------------------	-------

L'assurance-emploi

Mme Ablonczy	14586
--------------------	-------

La Constitution polonaise

Mme Bulte	14586
-----------------	-------

La Légion royale canadienne

M. Myers	14586
----------------	-------

La Journée mondiale de liberté de presse

Mme Barnes	14586
------------------	-------

Les affaires autochtones

M. Cummins	14587
------------------	-------

M. Bob White

M. Rocheleau	14587
--------------------	-------

Le Mois de la communication

M. DeVillers	14587
--------------------	-------

Le Kosovo

M. Obhrai	14587
-----------------	-------

Le Kosovo

M. Serré	14588
----------------	-------

Le programme d'emploi d'été

M. Riis	14588
---------------	-------

Le réseau TVA

Mme St-Hilaire	14588
----------------------	-------

L'Alternative unie

M. Mahoney	14588
------------------	-------

L'industrie de l'aluminium

M. Harvey	14589
-----------------	-------

L'Année internationale des personnes âgées

M. Malhi	14589
----------------	-------

L'Office national du film

M. Bélanger	14589
-------------------	-------

Le décès de Gordon Olmstead

M. Goldring	14589
-------------------	-------

Le Forum Jeunesse du Bloc québécois

M. Bigras	14589
-----------------	-------

QUESTIONS ORALES

La fiscalité

M. Strahl	14590
-----------------	-------

M. Chrétien (Saint-Maurice)	14590	Mme Caplan	14595
M. Strahl	14590		
M. Chrétien (Saint-Maurice)	14590	Les délinquants dangereux	
M. Strahl	14590	M. White (Langley—Abbotsford)	14595
M. Chrétien (Saint-Maurice)	14590	M. MacAulay	14595
M. Kenney	14590	M. White (Langley—Abbotsford)	14595
M. Kenney	14591	M. MacAulay	14595
M. Chrétien (Saint-Maurice)	14591		
M. Kenney	14591	La santé	
M. Chrétien (Saint-Maurice)	14591	M. Earle	14596
		Mme Caplan	14596
L'assurance-emploi		M. Earle	14596
M. Duceppe	14591	M. Chrétien (Saint-Maurice)	14596
M. Chrétien (Saint-Maurice)	14591		
M. Duceppe	14591	La fiscalité	
M. Chrétien (Saint-Maurice)	14591	M. Brison	14596
M. Crête	14591	M. Manley	14596
Mme Brown	14591	M. Brison	14596
M. Crête	14592	M. Manley	14596
Mme Brown	14592		
		Le commerce	
Le Kosovo		M. Harb	14596
Mme McDonough	14592	M. Marchi	14596
M. Chrétien (Saint-Maurice)	14592		
Mme McDonough	14592	Les affaires autochtones	
M. Chrétien (Saint-Maurice)	14592	M. Thompson (Wild Rose)	14597
		Mme Stewart (Brant)	14597
La construction navale			
Mme Wayne	14592	La construction navale	
M. Manley	14592	M. Dubé (Lévis—et—Chutes—de—la—Chaudière)	14597
Mme Wayne	14592	M. Manley	14597
M. Manley	14593		
		La Gendarmerie royale du Canada	
La fiscalité		Mme Davies	14597
Mme Ablonczy	14593	M. MacAulay	14597
M. Valeri	14593		
Mme Ablonczy	14593	L'industrie	
M. Valeri	14593	M. Herron	14597
		M. Manley	14597
Les clauses «orphelin»			
M. Marceau	14593	La Semaine nationale de la Protection civile	
Mme Brown	14593	M. Drouin	14598
M. Marceau	14593	M. Eggleton	14598
M. Boudria	14593		
		Les affaires autochtones	
Le Kosovo		M. Thompson (Wild Rose)	14598
M. Mills (Red Deer)	14594	Mme Stewart (Brant)	14598
M. Chrétien (Saint-Maurice)	14594		
M. Mills (Red Deer)	14594	La productivité	
M. Chrétien (Saint-Maurice)	14594	Mme Lalonde	14598
M. Turp	14594	M. Manley	14598
M. Chrétien (Saint-Maurice)	14594		
M. Turp	14594	Les emplois d'été pour les jeunes	
M. Reed	14594	M. Riis	14598
		Mme Brown	14598
La Gendarmerie royale du Canada			
M. Abbott	14594	L'industrie	
M. MacAulay	14594	M. Herron	14599
M. Abbott	14594	M. Manley	14599
M. MacAulay	14594		
		AFFAIRES COURANTES	
Les bourses du millénaire		Taber, en Alberta	
M. Bigras	14595	M. Chrétien (Saint-Maurice)	14599
Mme Brown	14595	M. Hill (Macleod)	14599
		M. Duceppe	14599
Le tabac		Mme Davies	14600
M. McKay	14595	Mme Wayne	14600
		M. Adams	14600
		Réponse du gouvernement à des pétitions	
		M. Adams	14600

Loi sur le dépôt des traités	
Projet de loi C-506. Présentation et première lecture	14601
M. Turp	14601
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi	14601
Pétitions	
Le mariage	
M. Williams	14601
Les droits de la personne	
M. Szabo	14601
L'aéroport de Penticton	
M. Hart	14601
Les aliments transgéniques	
M. Earle	14601
Les affaires étrangères	
M. Earle	14601
La conduite avec facultés affaiblies	
M. Adams	14601
La Loi sur les jeunes contrevenants	
M. Thompson (Wild Rose)	14602
Le commerce international	
M. Riis	14602
Le mariage	
M. White (Langley—Abbotsford)	14602
Le centre correctionnel communautaire Sumas	
M. White (Langley—Abbotsford)	14602
La fiscalité	
M. Epp	14602
La Yougoslavie	
Mme Catterall	14602
Questions au Feuilleton	
M. Adams	14602
Questions transformées en ordres de dépôt de documents	
M. Adams	14603
M. Cummins	14603

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Les crédits	
Jour désigné—La construction navale	
Motion	14604
M. Manley	14604
Mme Wayne	14606
M. Manley	14606
M. Dubé (Lévis—et—Chutes—de—la—Chaudière)	14606
M. Manley	14606
M. Gilmour	14607
M. Manley	14607
M. Herron	14607
M. Manley	14607
M. Earle	14608
M. White (Langley—Abbotsford)	14608
M. Dubé (Lévis—et—Chutes—de—la—Chaudière)	14609
M. White (Langley—Abbotsford)	14609
Mme Ablonczy	14609
M. White (Langley—Abbotsford)	14609

M. Goldring	14609
M. Crête	14611
M. Goldring	14611
M. Bryden	14611
Mme Wayne	14613
M. Bryden	14613
M. Dubé (Lévis—et—Chutes—de—la—Chaudière)	14614
M. Bryden	14614
M. Earle	14614
M. Bryden	14614
M. Goldring	14614
M. Bryden	14614
M. Muise	14614
M. Bryden	14615
M. Rocheleau	14615
M. Guimond	14616
M. Harvey	14617
M. Guimond	14618
M. de Savoye	14618
M. Guimond	14618
M. Wilfert	14618
Mme Wayne	14620
M. Wilfert	14620
Mme Wayne	14621
M. Wilfert	14621
M. Dubé (Lévis—et—Chutes—de—la—Chaudière)	14621
M. Wilfert	14621
M. Herron	14621
M. Wilfert	14621
M. Riis	14622
M. Adams	14623
M. Riis	14623
M. Dubé (Lévis—et—Chutes—de—la—Chaudière)	14624
M. Riis	14624
M. Keyes	14624
M. Riis	14624
Mme Wayne	14624
M. Riis	14625
M. Myers	14625
M. Dubé (Lévis—et—Chutes—de—la—Chaudière)	14627
M. Myers	14627
M. Herron	14627
M. Myers	14628
M. Herron	14628
M. Muise	14628
M. Dubé (Lévis—et—Chutes—de—la—Chaudière)	14629
M. Muise	14630
Demande et report du vote	14630

MOTION D'AJOURNEMENT

Le Kosovo	
M. Earle	14630
M. Telegdi	14630
Le Kosovo	
M. Szabo	14631
M. Telegdi	14631

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes/Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste – lettre

Lettermail

**03159442
Ottawa**

*En cas de non – livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Les Éditions du gouvernement du Canada,
45 boulevard Sacré – Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9*

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing,
45 Sacré – Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9*

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

**Aussi disponible sur le réseau électronique «Parliamentary Internet Parlementaire» à l'adresse suivante :
Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:
<http://www.parl.gc.ca>**

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

Additional copies may be obtained from Canadian Government Publishing, Ottawa, Canada K1A 0S9

**The English version of this publication may be obtained from Canadian Government Publishing,
Ottawa, Canada K1A 0S9.**