



**CHAMBRE DES COMMUNES  
CANADA**

**ACCORD DE LIBRE-ÉCHANGE  
CANADA-AELE**

**Rapport du Comité permanent  
du commerce international**

**Le président  
Lee Richardson, député**

**AVRIL 2008  
39<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 2<sup>e</sup> SESSION**



---

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.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

Les transcriptions des réunions publiques du Comité sont disponibles par Internet : <http://www.parl.gc.ca>

En vente : Communication Canada — Édition, Ottawa, Canada K1A 0S9

**ACCORD DE LIBRE-ÉCHANGE  
CANADA-AELE**

**Rapport du Comité permanent  
du commerce international**

**Le président**

**Lee Richardson, député**

**AVRIL 2008**

**39<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 2<sup>e</sup> SESSION**



# **COMITÉ PERMANENT COMMERCE INTERNATIONAL**

## **PRÉSIDENT**

Lee Richardson

## **VICE-PRÉSIDENTS**

John Maloney

Serge Cardin

## **MEMBRES**

Dean Allison

Navdeep Bains

Sukh Dhaliwal

Gerald Keddy

Lui Temelkovski

Guy André

Ron Cannan

Peter Julian

Larry Miller

## **GREFFIER DU COMITÉ**

Jacques Lahaie

## **BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT**

**Service d'information et de recherche parlementaires**

Michael Holden

## **ANALYSTE**

# **LE COMITÉ PERMANENT DU COMMERCE INTERNATIONAL**

a l'honneur de présenter son

## **QUATRIÈME RAPPORT**

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié l'accord de libre-échange entre le Canada et les États de l'Association européenne de libre-échange (Islande, Liechtenstein, Norvège et Suisse) et a convenu de faire rapport de ce qui suit :

# TABLE DES MATIÈRES

---

INTRODUCTION.....	5
CONTEXTE.....	5
L'ACCORD DE LIBRE ÉCHANGE CANADA-AELE .....	5
A. Navires, bateaux et engins flottants .....	6
B. Agriculture et produits agroalimentaires .....	6
RÉPERCUSSIONS DE L'ACCORD .....	7
CONCLUSION .....	9
ANNEXE : LISTE DES TÉMOINS .....	10
PROCÈS-VERBAUX.....	11
OPINION COMPLÉMENTAIRE DU PARTI BLOC QUÉBÉCOIS .....	12
OPINION COMPLÉMENTAIRE DU NPD.....	14
PROCÈS-VERBAL RÉUNION #23 .....	16

## **INTRODUCTION**

En janvier 2008, le Canada a signé un accord de libre-échange avec la Suisse, la Norvège, l'Islande et le Liechtenstein, quatre pays qui ensemble constituent l'Association européenne de libre-échange (AELE). Cet accord est le premier à être déposé à la Chambre des communes aux termes de la nouvelle politique du gouvernement fédéral qui consiste à fournir aux députés la possibilité d'examiner les traités internationaux et d'en débattre à la Chambre des communes pendant 21 jours de séance. Le Comité permanent du commerce international de la Chambre des communes a profité de l'occasion pour tenir des audiences sur l'accord en question afin de contribuer au débat. Le présent rapport est le résultat de ces audiences.

## **CONTEXTE**

Le projet d'accord de libre-échange entre le Canada et l'AELE a mis dix ans à aboutir. Les négociations en bonne et due forme ont commencé en 1998, mais ont achoppé en 2000 sur la question du traitement des navires et des produits industriels navals. Beaucoup de gens craignaient que la conclusion d'un accord de libre-échange avec l'AELE ne force le Canada à supprimer ses droits de douane de 25 % sur les navires et n'expose l'industrie canadienne, déjà aux prises avec un excès de capacité, à une concurrence accrue de la part de producteurs norvégiens subventionnés. Il importe de noter cependant que la Norvège a fait savoir depuis qu'elle avait cessé de subventionner ses constructeurs de navires.

L'ambassadeur d'Islande au Canada, Son Excellence Markús Orn Antonsson, a signalé qu'on avait tenté à plusieurs reprises de rompre l'impasse, mais les négociations n'ont repris qu'en 2006. En juin 2007, les deux camps ont annoncé leur aboutissement et l'accord a été signé à Davos, en Suisse, en janvier 2008. Il est censé entrer en vigueur d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2009.

## **L'ACCORD DE LIBRE-ÉCHANGE CANADA-AELE**

L'accord de libre-échange entre le Canada et l'AELE est de portée relativement modeste. C'est un accord de libre-échange de la première génération axé essentiellement sur l'élimination des droits de douane et le commerce des marchandises. Contrairement à l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis, par exemple, l'accord de libre-échange entre le Canada et l'AELE ne comporte pas de nouvelles obligations importantes quant à l'investissement, aux services ou à la propriété intellectuelle. Ces questions, ainsi que la plupart des sauvegardes de même que les droits antidumping et compensateurs, continueront de relever de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Cependant, comme on l'a dit au Comité, l'accord comporte des dispositions permettant un retour sur ces questions après trois ans si les parties le souhaitent.

L'accord de libre-échange entre le Canada et l'AELE comporte quatre textes : un accord principal et trois ententes bilatérales sur l'agriculture entre le Canada et la Norvège, l'Islande et la Suisse, respectivement. Le Liechtenstein est couvert dans l'accord bilatéral Canada-Suisse. Aux termes de l'accord principal, les droits de douane sur tous les produits non agricoles seront éliminés dès l'entrée en vigueur de l'accord, à l'exception seulement des droits de douane canadiens sur les navires. Les réductions des droits de douane sur les produits agricoles diffèrent suivant le pays, comme on le verra plus loin.

### **A. Navires, bateaux et engins flottants**

Le Comité a appris que l'accord de libre-échange entre le Canada et l'AELE confère à l'industrie canadienne de la construction navale une protection unilatérale dans la mesure où les constructeurs de navires canadiens bénéficieront d'un accès total immédiat au marché de l'AELE, tandis que certaines protections continueront de s'appliquer au marché canadien.

Dans le cas des produits les plus sensibles de la construction navale, l'élimination progressive des droits de douane canadiens de 25 % sera étalée sur une période de 15 ans. Pour les produits moins sensibles, la période sera de dix ans. Dans tous les cas, en revanche, il n'y aura aucune réduction des droits de douane sur les importations pendant les trois premières années d'application de l'accord.

La seule exception concerne les navires de taille post-panamax — ainsi appelés parce qu'ils sont trop gros pour emprunter le canal de Panama. D'après les fonctionnaires du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, aucun chantier naval canadien ne se présente comme capable de construire une coque de cette taille. Les droits de douane canadiens sur les navires de cette taille tomberont à zéro dès l'entrée en vigueur de l'accord.

En outre, l'accord comprend un mécanisme de sauvegarde qui confère une protection additionnelle à l'industrie navale du Canada. S'il est avéré que des importations en provenance de l'AELE causent du tort aux constructeurs navals canadiens durant la période de transition de 10-15 ans, le taux des droits antérieur à la conclusion de l'accord de libre-échange (25 %) peut être rétabli pour une période allant jusqu'à trois ans.

On a fait savoir au Comité que rien dans l'accord n'oblige le Canada à modifier sa politique d'achat préférentiel de navires canadiens en matière de marchés publics.

### **B. Agriculture et produits agroalimentaires**

Les trois ententes bilatérales sur le commerce des produits agricoles diffèrent en fonction des particularités et des priorités du Canada et des pays de l'AELE concernés. Aux termes de toutes les ententes, la plupart des produits agricoles et des produits

agroalimentaires seront exempts de droits de douane, mais chaque pays a obtenu ou accordé des concessions au sujet de certains produits clés de l'agriculture et de l'industrie agroalimentaire.

Le Comité a appris par exemple que le Canada n'avait pas fait de concessions au sujet des taux de droits hors contingent applicables aux produits agricoles soumis à la gestion de l'offre, mais qu'il a en revanche accordé à la Suisse un accès en franchise de droits au marché canadien du fromage pour les importations contingentées. Le Canada a par ailleurs obtenu un accès amélioré, mais pas en franchise de droits, à certains secteurs sensibles des pays de l'AELE, notamment dans le cas des frites congelées en Islande, des bleuets congelés et du blé dur en Norvège et du blé dur et de la viande de cheval en Suisse.

## **RÉPERCUSSIONS DE L'ACCORD**

On a fait valoir au Comité que la réduction des droits de douane aux termes de cet accord n'aura que de modestes conséquences financières. En effet, les droits sur beaucoup de produits agricoles sont très bas (2 % ou moins) et beaucoup d'autres produits sont déjà exempts de droits de douane.

Il reste que plusieurs des témoins que nous avons entendus prévoient que cet accord entraînera une augmentation des échanges. Certaines industries canadiennes devraient bénéficier d'une amélioration de l'accès aux marchés des pays concernés, particulièrement dans le secteur de l'agriculture où sont observées la plupart des réductions importantes des droits de douane. Certains secteurs industriels aussi devraient être avantagés par l'accord, notamment ceux du bois et des produits de métal en ce qui concerne l'Islande, de l'habillement pour la Norvège et des cosmétiques dans le cas de la Suisse.

Les témoins ont fait remarquer que les avantages de l'accord ne se limitent peut-être pas à la simple réduction des droits de douane. Ils ont signalé notamment la possibilité d'une diversification des échanges, d'une amélioration de la coopération industrielle et, par la voie d'une interaction accrue avec les entreprises européennes actives dans les pays de l'AELE, d'un resserrement des liens économiques avec l'Union européenne. L'accord placera par ailleurs le Canada sur un pied d'égalité avec les autres partenaires de libre-échange de l'AELE, ce qui lui conférera un avantage sur des pays comme les États-Unis qui n'ont pas d'accord de libre-échange avec l'AELE.

Le Comité a appris également que les accords commerciaux ont un poids symbolique non négligeable. George Haynal (vice-président des relations gouvernementales chez Bombardier) a dit que les accords commerciaux suscitent de la confiance chez les investisseurs même si, comme dans le cas de l'accord conclu avec l'AELE, l'accord ne contient pas de dispositions sur les investissements. Per Øystein Vatne (premier secrétaire de l'ambassade de Norvège) a fait remarquer aussi que la conclusion d'un accord de libre-échange aiguise l'intérêt des gens d'affaires; ceux de l'AELE sont

beaucoup plus nombreux à envisager de participer à une mission commerciale au Canada depuis l'annonce de l'accord.

Cependant, certains témoins se sont dits préoccupés par l'accord. Les représentants de l'industrie de la construction navale en particulier s'inquiètent de ses répercussions potentielles. Andrew McArthur (expert-conseil indépendant, conseil d'administration, Association de la construction navale du Canada) a fait remarquer que si l'industrie norvégienne de la construction navale, de classe mondiale, n'est plus subventionnée, elle doit néanmoins sa compétitivité actuelle au généreux soutien de l'État dans les années passées.

Pour cette raison, les constructeurs de navires canadiens réclamaient que leur secteur d'activité soit explicitement exclu de la portée de l'accord, comme il l'est dans le cas de l'ALENA. Ils ont fini par accepter l'idée d'une diminution progressive des droits sur une longue période sous réserve cependant de l'adoption d'une nouvelle politique canadienne sur la construction navale prévoyant notamment l'achat préférentiel de navires canadiens en matière de marchés publics et de la combinaison des deux mécanismes de soutien qui sont actuellement mutuellement exclusifs, à savoir le mécanisme de financement structuré et l'amortissement accéléré des biens d'équipement.

L'accord prévoit effectivement une longue période de transition et n'interdit en rien la politique d'achat préférentiel de produits canadiens par les pouvoirs publics, mais rien n'a été fait en revanche du côté du mécanisme de financement structuré et de l'amortissement accéléré. Or, dans leurs représentations au gouvernement, les porte-parole des constructeurs navals et des travailleurs du secteur ont affirmé vigoureusement que, en l'absence du bénéfice simultané du mécanisme de financement structuré et de l'amortissement accéléré des biens d'équipement, l'accord aurait des effets catastrophiques sur l'industrie et entraînerait des pertes d'emplois. À leur avis, cette aide additionnelle de l'État est cruciale pour que l'industrie canadienne de la construction navale survive à l'intensification de la concurrence de la part des producteurs norvégiens.

Certains témoins ont fait remarquer cependant que le calendrier de diminution progressive des droits de douane (et les dispositions de sauvegarde) concernant les produits industriels navals était particulièrement généreux. D'après Cyndee Todgham Cherniak (avocate, Groupe du commerce international, cabinet d'avocats Lang Michener, LLP), l'élimination progressive sur 15 ans des droits sur les produits navals sensibles représente un délai très long; M<sup>me</sup> Cherniak a étudié une centaine d'accords de libre-échange et ne connaît qu'une seule période de transition plus longue. Elle a assuré au Comité qu'il s'agissait d'un « délai anormal » qui pourrait susciter une résistance à l'OMC de la part des autres grands constructeurs navals comme la Chine et la Corée du Sud.

Abstraction faite de la construction navale, certains se sont inquiétés des répercussions de l'accord sur la gestion de l'offre de produits agricoles. Terry Pugh (secrétaire exécutif, Syndicat national des cultivateurs) craint que la baisse des droits sur les

produits contingentés à offre réglementée ne porte atteinte aux fondements du programme de gestion de l'offre.

Enfin, plusieurs témoins ont fait remarquer qu'aucune analyse d'impact n'avait été faite pour estimer les répercussions de l'accord sur l'économie canadienne et qu'il était en conséquence bien difficile de savoir si l'accord était bon pour le Canada.

## **CONCLUSION**

L'accord de libre-échange entre le Canada et l'AELE est un accord de libre-échange de base couvrant le commerce des marchandises qui ne contient pas de dispositions sur des questions comme les services, l'investissement et la propriété intellectuelle, mais n'exclut pas que ces questions soient abordées ultérieurement.

Pour ce qui est de l'accès aux marchés, c'est surtout pour l'agriculture et l'agroalimentaire que cet accord est avantageux pour le Canada. Certains autres secteurs y gagneront aussi, mais, dans la plupart des cas, les droits sur les produits non agricoles ne sont pas vraiment élevés.

C'est le secteur de la construction navale qui posait le plus de difficulté du point de vue de la négociation, mais le Canada semble avoir obtenu des modalités de transition généreuses qui donnent aux constructeurs canadiens beaucoup de temps pour s'adapter à l'augmentation de la concurrence de la part des constructeurs navals de l'AELE. Il reste que l'accord suscite quand même certaines inquiétudes quant à la viabilité à long terme du secteur canadien de la construction navale en l'absence de soutien gouvernemental additionnel. En conséquence, le gouvernement canadien doit sans tarder mettre en œuvre une vigoureuse stratégie de soutien de l'industrie de la construction navale qui soit par ailleurs conforme aux engagements du Canada à l'OMC.

En résumé, l'accord permet d'espérer des gains modestes sur le plan des échanges et pourrait ouvrir la voie à un accord élargi qui engloberait éventuellement les services et l'investissement. De plus, d'après plusieurs témoins, la simple existence d'un accord de libre-échange pourrait amener plus de gens d'affaires à exploiter les possibilités que présentent le Canada et l'AELE. L'accord de libre-échange avec l'AELE non seulement permettra de réduire les droits de douane, mais il pourrait aussi susciter une augmentation de la coopération entre le Canada et les pays de l'AELE sur le plan des échanges et de l'investissement et sur le plan économique.

# APPENDIX LIST OF WITNESSES

Organizations	Date	Meeting
<p><b>Canada Border Services Agency</b></p> <p>Brenda Goulet, Manager, Origin and Valuation Division</p>	2008/03/10	19
<p><b>Department of Agriculture and Agri-Food</b></p> <p>Frédéric Seppey, Executive Director, Strategic Trade Policy Division</p>		
<p><b>Department of Foreign Affairs and International Trade</b></p> <p>Aaron Fowler, Deputy Director, Bilateral Market Access</p> <p>David Plunkett, Director General, Bilateral and Regional Trade Policy</p> <p>Ton Zuijdwijk, General Counsel, Trade Law Bureau</p>		
<p><b>Bombardier Inc.</b></p> <p>George Haynal, Vice-President, Government Relations</p>	2008/03/12	20
<p><b>Lang Michener LLP</b></p> <p>Cyndee Todgham Cherniak, Counsel, International Trade Group</p>		
<p><b>Embassy of Iceland</b></p> <p>Markús Orn Antonsson, Ambassador of Iceland to Canada</p>	2008/03/31	21
<p><b>Embassy of Switzerland</b></p> <p>Nicolas Bruehl, Chargé d'affaires a.i.</p>		
<p><b>Embassy of the Kingdom of Norway</b></p> <p>Per Øystein Vatne, First Secretary</p>		
<p><b>Canadian Auto Workers Shipbuilding, Waterways and Marine Workers Council</b></p> <p>Karl Risser Jr., President, Halifax Local 1, Presidentl</p> <p>Jamie Vaslet, Business Agent, Financial Secretary, Halifax Local 1</p>	2008/04/02	22
<p><b>National Farmers Union</b></p> <p>Terry Pugh, Executive Secretary</p>		
<p><b>Shipbuilding Association of Canada</b></p> <p>Andrew McArthur, Independent Consultant, Member of the Board of Directors</p>		



## **Opinion complémentaire**

### **Bloc Québécois**

#### **Accord de libre-échange avec l'AELE : oui, si on défend la gestion de l'offre et si on met rapidement en œuvre une politique navale**

Le présent rapport du comité reflète assez fidèlement ce que nous avons entendu lors des audiences mais, curieusement, il ne contient aucune recommandation. Même si le Bloc Québécois considère d'un œil favorable la conclusion d'un accord de libre-échange avec les quatre pays de l'Association européenne de libre-échange, la mise en œuvre de cet accord interpelle le gouvernement à deux niveaux.

#### Premièrement, la protection de la gestion de l'offre.

Comme l'abolition du tarif intra-contingent prévue dans l'accord agricole avec la Suisse ne concerne que le segment de marché qui est déjà couvert par les importations, il n'aura qu'un impact marginal sur nos producteurs laitiers.

Par contre, il rend encore plus impérative la défense intégrale de la gestion de l'offre à l'OMC. En effet, une hausse du contingent dans un contexte où le tarif intra-contingent a été aboli viendrait exposer nos producteurs laitiers à une concurrence accrue de la part de pays qui, contrairement au Canada, subventionnent leur production laitière.

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

#### Deuxièmement, la construction navale.

La période d'adaptation passablement longue prévue à l'accord n'aura d'utilité que si elle est accompagnée de programmes d'adaptation et de modernisation des chantiers maritimes. Autrement, elle ne fera que ralentir le déclin.

La Norvège l'a très bien compris. Dans un premier temps, elle s'est dotée d'une politique industrielle vigoureuse. Et aujourd'hui, la Norvège passe à l'étape suivante : son industrie étant en bonne santé, elle travaille à lui ouvrir les marchés étrangers.

Inversement, le Canada a laissé son industrie maritime à elle-même depuis des années et celle-ci a pris du retard. Aujourd'hui, il faut mettre les bouchées doubles pour qu'elle soit moderne, productive et en bonne santé financière au moment où le marché s'ouvrira complètement à la concurrence. Le gouvernement doit sans délai élaborer une politique maritime agressive pour permettre l'adaptation de notre industrie.

Cette politique devra faciliter l'accès au capital pour l'industrie, stimuler l'investissement, privilégier les fournisseurs locaux dans les marchés publics et encourager les armateurs à acheter leurs navires chez-nous. Cette politique devra voir à ce que nos chantiers puissent compter sur un secteur du transport maritime prospère, tant en stimulant le cabotage qu'en mettant de l'ordre dans le transport maritime international.

En matière de soutien aux secteurs industriels en difficulté, le gouvernement conservateur pratique le laisser-faire. Dans le cas des chantiers maritimes, cette politique est carrément inacceptable.

Mais il ne faudrait pas que la mauvaise politique industrielle du gouvernement nous amène à avoir, en plus, une mauvaise politique commerciale. Aussi, plutôt que de rejeter l'accord de libre-échange avec l'AELE, le Bloc Québécois compte insister pour que le gouvernement mette rapidement en place une série de mesures susceptibles de favoriser le développement de notre industrie maritime.

## Opinion dissidente

### Nouveau parti démocratique du Canada

L'Accord de libre-échange Canada-AELE est un autre exemple d'accords bilatéraux de libre-échange conclu à la va-vite par ce gouvernement. Il illustre son approche fragmentaire au commerce et son absence de cohérence, de vision pour une politique de commerce équitable. Le NPD nourrit de vives inquiétudes, que le Comité n'a pas réussi à dissiper, particulièrement en ce qui a trait aux secteurs de l'agriculture et de la construction navale, et il est déçu que les lacunes de l'entente n'aient pas été corrigées. Il a pourtant demandé avec insistance que le traité soit d'abord étudié par le Comité, et il est déçu, mais non étonné que celui-ci ait fermé les yeux sur ses lacunes. Les héritages aussi destructeurs que le bradage du bois d'œuvre ont sapé la confiance du NPD en la capacité de ce gouvernement de défendre les intérêts du Canada au moyen d'accords bilatéraux.

Le NPD désire néanmoins souligner que les États membres de l'AELE ont de fortes traditions sociale-démocrates et qu'ils sont des partenaires commerciaux idéaux pour le Canada. Même s'ils ne font pas partie de l'Union européenne, ils représentent un excellent modèle sur la manière de nouer de solides relations de travail avec les pays voisins. Leurs politiques constituent un exemple pour le Canada sur la façon de maintenir un équilibre entre le commerce et la souveraineté nationale sans avoir à brader cette dernière. Le NPD est favorable à l'établissement de relations commerciales productives et mutuellement avantageuses avec l'AELE sur la base du commerce équitable.

Une des vives préoccupations que nourrit le NPD à l'égard de l'accord de libre-échange Canada-AELE découle de ses dispositions relatives à la construction navale. Le NPD croit en effet que l'état actuel de l'industrie canadienne de la construction navale est directement dû à l'absence d'une politique vigoureuse de développement industriel chez les gouvernements libéraux et conservateurs qui se sont succédé au fédéral. C'est précisément ce type de politique vigoureuse qui a permis à la Norvège d'occuper la place qu'elle occupe aujourd'hui sur la scène internationale et qui a empêché le Canada d'en faire autant. Le Canada possède le littoral le plus long au monde, pourtant il n'a aucune stratégie pour son industrie de construction navale, situation qui est absolument inacceptable. Lorsque les droits de douane diminueront dans 15 ans, l'industrie canadienne sera incapable de faire face à la concurrence norvégienne.

À titre d'exemple, même les représentants du milieu des affaires, qui ont un intérêt direct à appuyer l'AELE, comme l'Association des armateurs canadiens, justifient leur appui en affirmant que le Canada a perdu pour toujours sa capacité de construire des navires. Le NPD ne partage pas cette évaluation négative. Il croit que moyennant une aide appropriée de la part du gouvernement fédéral, l'industrie canadienne de la construction navale pourrait fonctionner. Tout ce qui manque, c'est la volonté du gouvernement fédéral.

Le NPD appuie sans réserve la position d'Andrew MacArthur, membre du conseil d'administration de l'Association de la construction navale du Canada, et des TCA, qui ont fait valoir solidement leur point de vue devant le Comité :

1. Le secteur de la construction navale doit être exclu de cet accord.
2. Le gouvernement fédéral devrait immédiatement contribuer :
  - a) à la mise en place d'un mécanisme de financement structuré et b) à accélérer la déduction pour l'Amortissement Accéléré

Terry Pugh, directeur général du Syndicat national des cultivateurs, a relevé une autre question préoccupante pour le NPD. Les dispositions de l'accord en matière d'agriculture s'en remettent aux principes et aux mécanismes de règlement des différends de l'Organisation mondiale du commerce; ce qui affaiblit la position du Canada et aura un impact extrêmement négatif sur la gestion de l'offre. Le NPD s'oppose vigoureusement à la position négative de l'OMC sur la gestion de l'offre. Ce mécanisme devrait faire partie de l'architecture du commerce équitable afin d'assurer l'approvisionnement et la sécurité alimentaires dans le monde, et il est essentiel au modèle dont devrait s'inspirer le commerce agricole coopératif.

# PROCÈS-VERBAUX

Un exemplaire des procès-verbaux pertinents ([séances n<sup>os</sup> 19, 20, 21, 22 et 23](#)) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

Lee Richardson, député

## PROCÈS-VERBAL

Séance n° 23

Le lundi 7 avril 2008

Le Comité permanent du commerce international se réunit aujourd'hui à huis clos à 15 h 39, dans la pièce 308 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Lee Richardson, président.

*Membres du Comité présents* : Dean Allison, Guy André, l'hon. Navdeep Bains, Ron Cannan, Sukh Dhaliwal, Peter Julian, John Maloney, Larry Miller, Lee Richardson et Lui Temelkovski.

*Membres substitués présents* : Jean-Yves Roy remplace Serge Cardin.

*Aussi présents* : *Bibliothèque du Parlement* : Michael Holden, analyste.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le 25 février 2008, le Comité reprend son étude de l'examen de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États de l'Association européenne de libre-échange (Islande, Liechtenstein, Norvège et Suisse).

Le Comité poursuit son étude d'une ébauche de rapport.

Il est convenu, — Que le projet de rapport tel que modifié soit adopté.

Il est convenu, — Que le Comité annexe à son rapport les opinions dissidentes à condition qu'elles ne dépassent pas une (1) page et soient remises en version électronique au greffier du Comité, dans les deux langues officielles, au plus tard à 14 h, le mercredi 9 avril 2008.

Le Comité entreprend l'examen de questions relatives aux travaux du Comité.

Il est convenu, — Que le budget proposé au montant de 118 952 \$, pour le voyage du Comité à Bogota (Colombie) et Panama en mai 2008 soit adopté et que le président présente ledit budget au Sous-comité du budget du Comité de liaison.

À 17 h 18, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation par la présidence.

Le greffier du Comité,

Jacques Lahaie