



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent du commerce international

CIIT • NUMÉRO 003 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 12 février 2009

Président

M. Lee Richardson

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

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

Comité permanent du commerce international

Le jeudi 12 février 2009

•(0905)

[Traduction]

Le président (M. Lee Richardson (Calgary-Centre, PCC)):
Bonjour. Ceci est notre troisième séance du Comité permanent du commerce international.

Nous avons eu un peu de mal à faire déplacer tous les témoins que les membres du Comité voulaient inviter en raison du court préavis. Nous sommes ravis que Karl Risser ait pu venir témoigner aujourd'hui. Quant aux autres témoins figurant sur la liste, nous continuerons de les appeler. Nous en avons contactés plus de 20 ces derniers jours, mais compte tenu du court préavis, il leur a été très difficile de se libérer. Je pense que nous aurons de meilleurs résultats avec un préavis de près de deux semaines. Nous allons faire venir plusieurs témoins dont certains comparaitront à la séance du 24 février, et j'espère qu'à ce moment-là, nous aurons fait le tour de la question.

Aujourd'hui, nous recevons M. Risser, qui représente le Canadian Auto Workers, Shipbuilding, Waterways and Marine Workers Council, et qui va nous livrer une allocution d'ouverture. Nous avons également des représentants du ministère des Finances ainsi que du ministère de l'Industrie qui seront ravis de répondre à toutes vos questions concernant l'Association européenne de libre-échange ou le commerce international en général. Je vais peut-être vous présenter nos représentants des Finances. Il y a Dean Beyea, Patrick Halley et Kei Moray. Du ministère de l'Industrie, nous recevons Gary McGee et Emile Rochon.

Je vais donc demander à Karl Risser, fils président du Canadian Auto Workers, section locale 1, Shipbuilding, Waterways and Marine Workers Council, de commencer.

M. Karl Risser Jr. (président, Section locale 1, Canadian Auto Workers Shipbuilding, Waterways and Marine Workers Council): J'aimerais vous remercier, monsieur le président et chers membres du Comité, de votre invitation à comparaitre aujourd'hui au nom des travailleurs et travailleuses des TCA et de la construction navale, local 1. Le préavis était court, alors pardonnez-moi si j'ai quelques lacunes. J'ai griffonné quelques idées sur un bout de papier afin de ne pas m'éloigner du sujet.

Je suis moi-même un représentant de la troisième génération d'ouvriers de chantiers navals. Depuis l'époque de mes aïeux, les choses ont beaucoup changé. J'aime ce travail; il m'apporte énormément. C'est comme un prolongement de l'enfance. Vous construisez quelque chose dont le Canada a besoin et ensuite vous pouvez le voir quitter le port. Cela donne beaucoup de fierté.

J'ai grandi avec les histoires que mon grand-père et mon père nous racontaient autour de la table pendant les repas; ils nous parlaient des chantiers navals et du bon vieux temps. C'étaient des histoires colorées. Il y avait plus de 1 000 ouvriers sur le chantier qui travaillaient 24 heures sur 24. Vous pouvez imaginer combien certaines anecdotes pouvaient être savoureuses.

Depuis cette époque, l'industrie de la construction navale canadienne, qui était subventionnée, s'est tournée peu à peu vers le libre marché, la déréglementation et tout ce qui s'ensuit. Le résultat est que les constructeurs navals du Canada sont loin de partir sur le même pied que leurs concurrents étrangers.

Les efforts menés par l'OCDE et l'OMC pour permettre à cette industrie de rivaliser à armes égales avec ses concurrents n'ont pas permis d'éliminer ni de limiter les subventions et autres problèmes auxquels nous sommes confrontés. Les constructeurs navals canadiens font systématiquement face à des concurrents dont la production est subventionnée, qui reçoivent des aides généreuses, bénéficient d'une protection de leurs marchés et dont les intérêts appartiennent à l'État. Et il s'avère que le marché potentiel le plus grand du Canada — en l'occurrence les États-Unis — nous est complètement fermé à cause de la Jones Act.

Les politiques canadiennes ne soutiennent pas cette industrie à la hauteur de ses besoins dans ce contexte de globalisation des marchés. Elles laissent les constructeurs navals canadiens se livrer concurrence sur les marchés intérieurs essentiellement. Dans notre secteur, nous appuyons les transports, les pêcheries, l'industrie pétrolière et gazière et, par-dessus tout, les marchés publics.

Malheureusement, depuis quelque temps déjà, tous ces secteurs ne font pas preuve d'un grand dynamisme. Du coup, l'industrie de la construction navale se concentre sur les services et l'entretien de navires existants. Il lui est donc très difficile d'améliorer ses modes de production, de retenir des travailleurs qualifiés et d'attirer des investissements.

En ce moment, la demande intérieure est quelque peu refoulée. Je pense que nous avons une occasion inespérée de prendre le temps, en cette période de turbulence économique, de créer des emplois qualifiés de qualité — oui, de créer des milliers d'emplois spécialisés dans la construction navale dont le Canada a grandement besoin actuellement. Le Canada a besoin de ces navires, et nous serions très heureux de les lui construire. Cela va des navires de soutien interarmées aux bateaux de la garde côtière, en passant par les patrouilleurs arctiques et les transbordeurs, sans parler du renouvellement de la flotte de cargos hors mer.

Ce qui est désolant, c'est que si le gouvernement n'intervient pas, la situation pourrait continuer de se dégrader et notre industrie péricliter. Il faut adopter des politiques affirmant que la construction navale est une industrie stratégiquement importante pour la souveraineté de notre pays.

Pensez-y, c'est très sérieux. Avant de faire quoi que ce soit, nous devons prendre un peu de recul face à la situation et reconnaître que la construction navale est essentielle pour le Canada. Notre pays a le littoral le plus long du monde; il est entouré par trois océans et jouit d'un réseau fluvial intérieur immense, sans parler des Grands Lacs. Les implications en matière de défense, de transport et de commerce devraient étre évidentes pour tout le monde.

Les gouvernements des principaux pays constructeurs navals, notamment ceux des États-Unis, de la Norvège, de l'Islande, du Japon, de la Corée, et plus récemment de la Chine, sont depuis longtemps intervenus pour bâtir et soutenir leur industrie et créer une économie nationale basée sur la construction navale. Cela prend de nombreuses années; on utilise toutes sortes de politiques d'approvisionnement: subventions, allègements fiscaux, garanties de prêts, développement des infrastructures et protection tarifaire. Toutes ces mesures ont permis à ces pays de s'approprier de larges parts de marché sur la scène internationale, et ce de manière déloyale. Avec ces volumes de travail, ils ont continuellement raffiné leurs méthodes de production et ont amélioré la santé globale de leurs industries.

Moi qui connais toute la situation, je trouve très dérangeant d'entendre certains politiciens canadiens dire de notre industrie qu'elle est incapable de rivaliser avec les chantiers navals asiatiques et européens. Ces chantiers navals ont profité des largesses de leurs gouvernements qui contreviennent clairement aux règles fixées par l'OCDE et par l'OMC que le Canada respecte religieusement. Je pense que notre pays est l'un des seuls à suivre la réglementation au pied de la lettre, mais je pourrais me tromper.

● (0910)

Notre industrie de la construction navale et des services maritimes a été sacrifiée, je crois, à cause de l'absence de politiques adéquates de soutien, et aussi parce que nous n'avons pas été en mesure de régler certains problèmes découlant d'ententes signées par le passé, je veux parler de la Jones Act des États-Unis ainsi que des accords avec le Chili, dans le cadre de l'ALENA. Ces accords ont entraîné de lourdes pertes pour notre industrie.

Je sais que mon intervention aura été brève, mais pour conclure, j'exhorte le Comité à ne pas aller de l'avant avec cette entente, à en exclure la construction navale ou à prendre certaines dispositions avant d'aller plus loin.

J'aurais aimé vous faire un exposé un peu plus structuré; j'aurais voulu être accompagné d'Andrew et peut-être de l'économiste de notre syndicat. J'aurais souhaité aussi pouvoir vous donner plus de chiffres et entrer davantage dans le détail, mais le temps a manqué. Je trouve néanmoins important d'être ici pour vous dire ces quelques mots au nom de ceux que je représente.

J'aimerais maintenant vous donner quelques chiffres approximatifs que j'ai rassemblés. C'est un chantier naval de taille moyenne. Il fonctionne à environ 40 ou 50 p. 100 de sa capacité avec à peu près 500 employés; la masse salariale moyenne annuelle tourne autour de 24 millions de dollars; les impôts fonciers se chiffrent à 400 000 \$; les charges sociales, les cotisations versées au RPC et à l'assurance-emploi gravitent autour de 9 millions de dollars; l'achat de biens et services locaux en Nouvelle-Écosse pour ce chantier naval de taille moyenne représente environ 35 millions de dollars; et les dépenses d'immobilisations depuis 1995 sont approximativement de 30 millions de dollars.

Je le répète, c'est un chantier naval qui ne fonctionne qu'à 40 p. 100 de sa capacité. Il jouit donc d'une importante marge de manoeuvre, et les chiffres que je viens de vous donner sont autrement plus grands pour un chantier naval comme celui de Davie, qui est beaucoup plus imposant.

Voici quelques recommandations concernant les politiques : Nous avons besoin de mesures concrètes comme celles dont je vais vous parler. Il existe déjà plusieurs programmes, comme le programme d'amortissement accéléré et le mécanisme de financement supplémentaire. Je crois que si nous combinons les deux, ce serait très avantageux pour la construction navale. Je considère que des

politiques fiscales favorables et peut-être le prolongement du financement...

Il y a des gens capables de financer une voiture sur plus de 10 ans et jusqu'à 20 ans. Nous parlons d'un navire qui a une durée de vie de 30 à 40 ans et qu'on ne peut financer que sur 12 ans. Il faut étendre la période de financement et poursuivre les politiques gouvernementales qui favorisent la production au Canada.

Si nous prenons des mesures dans ce sens et continuons d'appliquer la stratégie d'EDC que nous avons utilisée pour Davie... Je pense que c'était un grand pas en avant. Nous avons encouragé nos chantiers navals à vendre leurs produits à l'étranger. Ces temps-ci, nous parlons pour la première fois d'un déficit réel de la balance commerciale — nous exportons moins que nous importons —, et je crois que c'est parce que nous dépendons beaucoup des matières premières et que la demande pour ces produits de base diminue. Nous devons donc favoriser la production au Canada et exporter, et la construction navale fait partie de l'équation.

Je le répète, il est important que nous nous demandions une chose: Que pouvons-nous fabriquer de plus gros au Canada qu'un navire, qui permette d'employer plus de gens et de créer des emplois qualifiés?

La dernière chose que j'aimerais préciser, c'est que ce n'est pas une industrie en déclin. Je l'ai déjà entendu dire. C'est une industrie à la fine pointe de la technologie. Elle fait appel à des ouvriers qualifiés, des ingénieurs de haut niveau et des concepteurs hors pair. Pour maintenir ce niveau de qualité, il nous faut un travail régulier.

Je pense que cela demande la mobilisation du gouvernement, de l'industrie et des gens engagés dans la réussite de ce secteur. Je pense que si nous prenons le taureau par les cornes, nous pourrions améliorer la santé globale de cette industrie. Nous pouvons accroître les investissements. Nous pouvons soutenir la croissance de l'industrie et, tôt ou tard, éliminer les tarifs douaniers. Mais d'abord, nous devons prendre ces mesures. Nous ne pouvons continuer de signer des accords commerciaux et remettre à plus tard les discussions sur les politiques. Ces politiques doivent être adoptées avant toute chose. Nous devons saisir l'occasion de prendre un nouveau départ. Avant de pouvoir être compétitifs, nous devons nous relever.

Vous nous demandez de sauter sur le ring et de nous mesurer à un lutteur professionnel, mais nous ne nous sommes jamais battus. Ces gens ont de l'expérience, ils rivalisent entre eux. Ils ont de la pratique, alors que nous ne sommes que des amateurs.

Laissez-nous entrer dans le jeu. Nous pouvons livrer concurrence sur les marchés à créneau internationaux. Nous ne serons pas des chefs de file mondiaux dans la construction navale, mais nous pouvons prendre ces marchés. Nous sommes capables de contrôler notre production intérieure et je pense que nous pourrions réussir.

Ce sera le mot de la fin. Je tiens à rappeler que tout s'est fait précipitamment, que je n'ai pas eu beaucoup de temps pour me préparer davantage et que j'aurais aimé aussi me faire accompagner de quelques-uns de mes collaborateurs.

● (0915)

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Risser.

Avant de poursuivre, j'aimerais faire un rappel quant à notre façon de procéder. En plus du témoin que nous venons tout juste d'entendre, nous accueillons aujourd'hui les représentants de deux ministères, soit ceux de l'Industrie et des Finances.

Je tiens à rappeler aux membres du Comité, et surtout à nos nouveaux membres, que les fonctionnaires que nous recevons aujourd'hui, comme ceux qui comparaitront ultérieurement, ne sont pas ici pour discuter des politiques gouvernementales. Ils sont chargés de la mise en œuvre de ces politiques et peuvent vous entretenir du fonctionnement des processus au sein de leur ministère et vous fournir des renseignements de base dans différents dossiers. Nous allons donc garder nos questions politiques pour les ministres lors de leur éventuelle comparution devant le Comité.

Comme le thème de notre séance d'aujourd'hui semble être exclusivement la construction navale, nous recevons, du ministère de l'Industrie, Gary McGee, qui est directeur de la défense et de la marine au sein de la Direction générale de l'aérospatiale, de la défense et de la marine. Il est accompagné de M. Émile Rochon, qui est coordonnateur principal des programmes au sein de la même direction générale à Industrie Canada.

Du ministère des Finances, nous recevons Dean Beyea, chef principal, Division de la politique commerciale internationale, Finances et échanges internationaux; Patrick Halley, chef, Accès aux marchés et politique tarifaire; et Kei Moray, qui est directrice adjointe de la Division de l'impôt des entreprises au sein de la Direction générale de la politique de l'impôt.

Nous avons donc des ressources très intéressantes à notre disposition. Nos témoins sauront certes trouver réponse à la plupart de vos questions. Nous allons débiter.

Je rappelle à chacun que les quatre intervenants du premier tour auront droit à sept minutes pour les questions et les réponses. La série suivante en sera une de cinq minutes. Je pense que nous devrions avoir le temps pour quelques rondes de questions aujourd'hui. Nous allons respecter rigoureusement, avec l'aide de notre greffier, chronomètre en main, le temps alloué à chacun tel que convenu par le Comité.

Nous commençons aujourd'hui avec M. Bryson qui dispose de sept minutes.

L'hon. Scott Brison (Kings—Hants, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci à nos témoins pour leur présence aujourd'hui.

Je vais d'abord revenir sur ce que nous a dit M. Risser. Il a mentionné Andrew McArthur qui représente les entreprises de construction navale. J'ai parlé à M. McArthur pas plus tard qu'hier et j'ai discuté avec lui de certaines de ces questions la semaine dernière.

Je veux confirmer pour la gouverne de tous les membres du Comité que d'autres pays ont effectivement... comme la Norvège, par exemple, qui a bénéficié d'une période de 30 ans d'investissements directs dans son infrastructure de construction navale, parallèlement à des politiques protectionnistes qui ont offert un soutien senti à son industrie navale et lui ont procuré jusqu'à maintenant un avantage concurrentiel indéniable. Mais il existe actuellement des mesures, comme vous l'avez mentionné — dont le mécanisme de financement structuré et la déduction pour amortissement accumulé ainsi que les marchés publics — qui peuvent contribuer à offrir des chances égales de réussite à nos producteurs.

Ainsi, si le mécanisme de financement structuré bénéficie de nouveaux fonds, et si les acheteurs de navires canadiens ont accès à ce mécanisme en même temps qu'à la déduction pour amortissement accéléré — ce qui est le cas, si je ne m'abuse, pour les acheteurs étrangers de navires canadiens dans leur propre pays — et si les processus de marchés publics pour l'approvisionnement gouvernemental sont davantage axés sur le soutien à l'industrie navale

canadienne, dans un secteur bien particulier dans lequel les gouvernements des autres pays interviennent effectivement de façon plus directe... Il est toujours question des États-Unis et de la Loi Jones, mais d'autres pays jouent également un rôle plus direct que celui assumé par le gouvernement canadien à différentes époques de son histoire. Si ces mesures sont prises — et je répète, le réinvestissement dans le mécanisme de financement structurel, la possibilité pour nos acheteurs d'avoir accès simultanément à ce mécanisme et à la déduction pour amortissement accéléré, et un programme d'approvisionnement gouvernemental mis à niveau — notre industrie pourra soutenir la concurrence, même si celle-ci devait s'intensifier notamment dans le contexte de l'accord avec l'AELE.

• (0920)

M. Karl Risser Jr.: Je crois que vous avez raison. Dans le cas de la Norvège, nous parlons d'un pays qui appuie son industrie depuis 30 ans via son secteur pétrolier et gazier comme dans l'ensemble de ses politiques. Contrairement au Canada qui est l'un des seuls pays à ne pas l'avoir fait au cours des 50 dernières années, les Norvégiens ont reconnu l'importance de la construction navale et mis en place de véritables politiques pour s'assurer de pouvoir compter sur cette industrie quand ils en ont besoin.

Je crois effectivement que nous sommes en mesure de soutenir la concurrence, mais il nous faut du temps. Nous avons besoin de temps pour rattraper le terrain perdu. Ces pays sont parvenus à se doter d'une main-d'œuvre qualifiée. Dans la mer du Nord, on a misé sur l'industrie pétrolière et gazière pour pouvoir réinvestir dans la construction navale. Leur gouvernement a offert un soutien marqué pendant 30 ans, favorisant un accroissement de la productivité, et le secteur n'a cessé de s'améliorer, pendant que les chantiers navals canadiens sont laissés à eux-mêmes et doivent se rabattre sur l'entretien et la réparation des navires que nous possédons déjà et quelques travaux sporadiques de construction sans continuité.

J'estime toutefois que si l'on nous accorde le temps nécessaire et si l'on met en place les conditions appropriées, nous pourrions être compétitifs.

L'hon. Scott Brison: J'ai une autre question pour les représentants des ministères. Quelle est la situation du mécanisme de financement structuré? D'après ce que j'ai pu comprendre d'une conversation avec M. McArthur, le temps serait venu de réinvestir dans cette mesure. J'aimerais que vous me disiez de quoi il en retourne.

Deuxièmement, qu'advierait-il si l'on mettait le mécanisme de financement structuré et la déduction pour amortissement accéléré simultanément à la disposition des acheteurs canadiens?

M. Karl Risser Jr.: Si je ne m'abuse, le gouvernement conservateur a annoncé, par l'entremise du ministre Peter MacKay, une approche renouvelée pour la construction navale. Il a parlé d'environ 50 millions de dollars pour le MFS à court terme et de la possibilité de réinvestir dans ce mécanisme, et je crois que ces fonds ont été utilisés. Je pense que les constructeurs navals canadiens se sont prévalus de la plus grande partie des sommes disponibles.

L'hon. Scott Brison: Merci, monsieur Risser.

Est-ce que nos autres témoins pourraient nous en dire plus long?

M. Gary McGee (directeur de la défense de la marine, ministère de l'Industrie): Je dirais simplement en guise d'introduction, pour que tout le monde comprenne bien en quoi consiste le MFS, qu'il s'agit du mécanisme de financement structuré, un programme visant à offrir un soutien financier aux propriétaires de navires canadiens et étrangers en réduisant leurs coûts d'intérêt lorsqu'ils choisissent un chantier naval canadien pour la construction ou la rénovation d'un navire.

En 2007, dans le cadre de l'approche renouvelée du gouvernement en matière de construction navale, le MFS a été reconduit avec un budget de 50 millions de dollars. À l'heure actuelle, 28,2 millions de dollars sont disponibles dans le cadre de ce programme.

L'hon. Scott Brison: Je vous remercie.

Alors il reste encore environ la moitié des fonds et le mécanisme a été mis en oeuvre en 2007?

M. Gary McGee: C'est exact.

L'hon. Scott Brison: Pour quels exercices étaient prévus ces fonds?

M. Gary McGee: Le programme se poursuivra jusqu'en 2011.

L'hon. Scott Brison: D'accord. Alors, environ la moitié des fonds disponibles ont été utilisés lors de la première année?

M. Gary McGee: C'est exact. Il y a eu des déboursés d'environ 3,5 millions de dollars en plus d'engagements de quelque 14,3 millions de dollars, ce qui ramène le total disponible à environ 28,2 millions de dollars.

• (0925)

L'hon. Scott Brison: Ainsi, le programme va être offert pendant encore trois ans, mais la moitié des fonds ont été investis dès la première année ou à peu près?

M. Gary McGee: Oui. Le programme prendra fin en 2011.

L'hon. Scott Brison: D'accord. J'y vois une bonne indication de la popularité du programme et peut-être de la nécessité d'y investir davantage.

J'aimerais que les représentants ministériels nous disent ce qu'ils pensent de la possibilité de rendre ce mécanisme disponible aux acheteurs canadiens en même temps que la déduction pour amortissement accéléré.

Mme Kei Moray (directeur par intérim, Division de l'impôt des entreprises, Direction de la politique de l'impôt, ministère des Finances): La déduction pour amortissement accéléré n'est avantageuse que pour les entreprises qui réalisent des bénéfices, ou ne peut servir que ponctuellement aux entreprises pouvant reporter une perte à un exercice antérieur — si l'entreprise a payé des impôts au cours des trois années précédentes, elle peut y avoir recours — ce qui fait qu'elle ne profite pas à toutes les entreprises. Celles qui louent leurs navires n'y ont pas accès. Seuls les propriétaires-exploitants peuvent bénéficier de la déduction pour amortissement accéléré. C'est justement parce que certains groupes ne pouvaient pas avoir accès à la DAA que le mécanisme de financement structuré a été mis en place afin de leur offrir un avantage comparable. On n'a jamais voulu offrir le MFS en supplément à la déduction pour amortissement accéléré. Il devait plutôt remplacer cette déduction.

Si nous devons offrir les deux mesures simultanément, certains groupes de propriétaires-exploitants dont l'entreprise est rentable bénéficieraient des deux mesures, alors que ceux qui ne réalisent pas de bénéfices profiteraient uniquement du mécanisme de financement structuré. Il en résulterait un niveau d'assistance distinct pour les différents groupes.

Le président: Allez-y, Scott.

L'hon. Scott Brison: Les acheteurs étrangers peuvent toutefois être admissibles à une déduction pour amortissement accéléré dans le cadre du régime fiscal de leurs pays, en plus de bénéficier du mécanisme de financement structuré offert par le Canada. C'est ce qui nous préoccupe plus particulièrement car, dans les faits, les acheteurs canadiens ne profitent pas des mêmes incitatifs pour acheter des produits canadiens. Pour leur part, les acheteurs étrangers peuvent bénéficier, via le régime fiscal de leur pays, d'une déduction pour amortissement accéléré qui vient s'ajouter à l'aide fournie par le gouvernement canadien.

Quels seraient les coûts à engager pour offrir les deux mesures simultanément?

Mme Kei Moray: Désolée, mais je ne sais pas quels seraient ces coûts.

L'hon. Scott Brison: Pourriez-vous fournir au Comité ces renseignements sur les coûts qu'entraînerait l'offre simultanée de ces deux programmes, à savoir la déduction pour amortissement accéléré et le mécanisme de financement structuré? Ces informations pourraient nous être utiles.

Mme Kei Moray: Je ne suis pas certaine qu'il soit possible de trouver ces informations, mais je vous les fournirai le cas échéant.

L'hon. Scott Brison: Merci.

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à M. Cardin. Vous avez sept minutes.

[Français]

M. Serge Cardin (Sherbrooke, BQ): Je n'en prendrai pas davantage, monsieur le président, c'est promis.

Je vous remercie d'être ici aujourd'hui. Je vais laisser à M. Risser le temps d'installer son écouteur.

Ça va?

[Traduction]

Le président: Nous allons déduire ce délai de votre temps, monsieur Cardin.

[Français]

M. Serge Cardin: J'aimerais poser à M. Risser une question sur le positionnement de l'industrie de la construction navale au Canada par rapport au reste de la planète, et particulièrement la Norvège. Comment percevez-vous la situation de l'industrie quant à la technologie et la capacité de production?

[Traduction]

M. Karl Risser Jr.: Nous disposons de la capacité voulue ainsi que de la technologie nécessaire, cela ne fait aucun doute pour moi. Nous ne possédons pas nécessairement la technologie dont disposent les autres pays, mais nous avons les capacités. Nous pouvons construire des navires, mais pas avec la même efficacité que ces pays ont développée grâce à leurs méthodes de production et à leurs processus de construction en continuité au gré de commandes répétitives... Vous savez qu'au Canada, les bateaux sont construits un à la fois. Ailleurs, on peut construire jusqu'à quatre ou cinq navires semblables et l'industrie ne cesse ainsi de s'améliorer.

• (0930)

[Français]

M. Serge Cardin: Vous disiez qu'on a accordé des subventions pendant près de 30 ans. Par exemple, la Norvège a pu en profiter pour parfaire ses technologies et les mettre à l'épreuve, étant donné l'importance de la production.

Selon ce que vous connaissez des subventions qui ont été accordées à la Norvège, l'industrie ou le gouvernement ont-ils eu la possibilité pendant cette période, en vertu des règles internationales, de déposer des plaintes à l'OMC? A-t-on déposé de telles plaintes?

[Traduction]

M. Karl Risser Jr.: Je ne saurais vous dire au sujet des plaintes, mais il est bien certain que la Norvège doit composer avec des pressions incroyables en provenance de l'Asie. Elle a réussi à se maintenir parmi les chefs de file mondiaux en construction navale malgré le fait que l'Asie peut compter sur des atouts qui échappent à la Norvège. Entre autres mesures, les Asiatiques misent sur l'équivalent d'une subvention pour la main-d'oeuvre ainsi que sur des subsides environnementaux.

Je crois donc que la Norvège parvient effectivement à maintenir le cap. Compte tenu du peu de temps que j'ai eu pour me préparer, je n'ai pas beaucoup de données à vous fournir pour étayer cette affirmation, mais j'estime que sous la force des pressions exercées par l'Asie, ce pays a dû, pour se maintenir parmi les grands constructeurs mondiaux de navires, contourner certaines règles que nous suivons assurément au Canada.

[Français]

M. Serge Cardin: D'autres personnes ici sont peut-être en mesure de répondre. Bon nombre de subventions ont été accordées. Ici, au Canada, on est souvent plus catholique que le pape. On n'ose pas faire telle chose de peur d'aller à l'encontre de ceci ou de cela, ce qui peut nous empêcher d'essayer ou de tester certaines choses.

D'autres personnes ici savent-elles si les subventions accordées à la Norvège répondaient toujours aux normes de l'OMC et si, le cas échéant, quelque chose a été fait à ce sujet?

[Traduction]

M. Dean Beyea (chef principal, Division de la politique commerciale internationale, Finances et échanges internationaux, ministère des Finances): C'est au ministère des Affaires étrangères que vous trouverez les experts en matière de différends en commerce international, mais je n'arrive pas à me souvenir d'un dossier dont aurait été saisie l'OMC relativement à la Norvège et aux subventions versées à l'industrie navale.

M. Karl Risser Jr.: Je voudrais seulement apporter une précision à ce sujet.

Certaines questions ont été soulevées à cet égard lorsque la Norvège a conclu les ententes. Je sais que les Norvégiens ont dit à l'époque aux Canadiens qu'en l'an 2000, toutes leurs subventions seraient chose du passé et les conditions seraient égales pour tous. Je ne pourrais pas vous dire si cela a vraiment été fait, mais je sais qu'il y avait un problème avant 2000, car il existe bel et bien une note indiquant que la Norvège a garanti au Canada par l'entremise de l'OMC que la situation serait rectifiée avant l'an 2000. Je ne crois pas que cela a été fait.

[Français]

M. Serge Cardin: Votre industrie nous recommande aujourd'hui de ne pas aller de l'avant avec cet accord ou simplement d'en exclure l'industrie navale pour un certain temps. Je trouve quasiment normal

d'essayer d'instaurer des politiques avant non pas de laisser l'industrie à l'abandon, mais de la laisser aller ainsi sans savoir ce qui va se produire.

Il existe quand même passablement de possibilités. Les gens ici pourront le confirmer ou non. Je pense notamment aux garanties de prêts pour le financement. Sur le plan de la technologie ou de la modernisation des capacités de production, avez-vous, avec les gens du ministère, réfléchi aux crédits d'impôt remboursables? On sait que ce ne sont pas toutes les entreprises qui font de l'argent. Avez-vous pensé aux crédits d'impôt remboursables tant pour la recherche et le développement que pour la modernisation de la technologie?

[Traduction]

Mme Kei Moray: Désolée. Puis-je vous demander de répéter la question?

[Français]

M. Serge Cardin: Je parlais des moyens pour aider l'industrie de la construction navale, entre autres des crédits d'impôt remboursables tant pour la recherche et le développement de procédés que pour la production, la technologie ou la modernisation de l'équipement. Cela pourrait aider l'industrie et serait sûrement acceptable en vertu de l'OMC.

• (0935)

[Traduction]

Mme Kei Moray: Il existe un programme qui offre un crédit d'impôt pour l'investissement dans la recherche scientifique et le développement expérimental. Dans la mesure où les constructeurs de navires se livrent à des activités de recherche et développement admissibles dans le cadre de ce programme, ils peuvent avoir droit à ce crédit.

[Français]

M. Serge Cardin: J'imagine que cela s'adresse à l'ensemble des industries. Il faut cependant des incitatifs particulièrement destinés à l'industrie de la construction navale, pour lui permettre de faire avancer les choses. Des engagements formels du gouvernement s'avéreront nécessaires pendant les 15 prochaines années où les gens devront faire progresser la technologie et la production pour pouvoir concurrencer équitablement l'ensemble de l'industrie mondiale.

[Traduction]

M. Karl Risser Jr.: En 2001, un cadre stratégique a été mis en place et un partenariat technologique a été établi avec le Canada. Le programme était offert au secteur de l'industrie maritime en vertu de ce cadre établi en 2001. Jusqu'à maintenant, peu d'entreprises y ont eu accès parce que le processus est long et très complexe. Le programme existe bel et bien et je crois que des modifications y ont été apportées de telle sorte qu'il soit plus facile pour les entreprises d'y avoir recours.

Je conviens avec vous qu'il existe assurément un problème majeur au chapitre de la technologie et qu'il s'agit d'une avenue privilégiée pour accroître notre capacité de production. Il faut donc trouver les moyens d'améliorer ce programme et d'en faciliter l'accès en éliminant une partie des formalités administratives de telle sorte que les entreprises puissent en profiter, ce qui n'est manifestement pas le cas actuellement.

M. Dean Beyea: J'ajouterais également qu'on a annoncé dans le Budget de 2009 un certain nombre de réductions tarifaires sur la machinerie et l'équipement pour permettre aux industries dans leur ensemble d'importer du matériel de pointe sans avoir à payer de droits de douane. C'est une autre initiative qui devrait selon moi contribuer à la modernisation des installations dans toutes les régions du Canada.

[Français]

M. Serge Cardin: Qu'entendez-vous exactement par « tarifs réduits »? Sur quel équipement cela s'appliquait-il? Était-ce sur l'équipement qu'on importait, pour investir dans sa propre entreprise? De quels tarifs s'agissait-il?

M. Patrick Halley (chef, Accès aux marchés et politique tarifaire, ministère des Finances): Dans le budget de 2009, des réductions tarifaires ont été appliquées à plus de 200 produits tarifaires, y inclus des machines et du matériel divers utilisés par les manufacturiers canadiens dans leurs opérations. C'est donc une façon de les aider à diminuer leurs coûts et à demeurer concurrentiels.

M. Serge Cardin: C'est donc destiné à de l'équipement ou des produits qui profitent à l'industrie comme telle et non pas nécessairement à la concurrence.

M. Patrick Halley: C'est destiné à différentes industries qui les utilisent. Le budget mentionne l'industrie de la transformation alimentaire, l'industrie de l'énergie, les produits forestiers, etc.

M. Serge Cardin: Monsieur Risser...

[Traduction]

Le président: Je vous prie de m'excuser, monsieur Cardin. Vous en êtes déjà à neuf minutes.

[Français]

M. Serge Cardin: Vous êtes très généreux, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NDP): Merci, monsieur le président.

Je vais débiter ma période de questions de neuf minutes avec M. Risser. J'aurai ensuite quelques questions pour les représentants ministériels.

Monsieur Risser, je vous remercie de comparaître devant nous aujourd'hui. Vous injectez dans le débat sur l'accord avec l'AELE une bonne dose de réalisme qui donne à réfléchir.

Je vais vous poser mes trois questions avant de vous laisser répondre. Vous nous avez parlé des discussions que vous avez eues en famille en tant que représentant de la troisième génération d'ouvriers de chantiers navals. Pourriez-vous nous décrire brièvement l'évolution de la situation au fil de ces trois générations? À une certaine époque, le Canada était reconnu pour son industrie navale, ses chantiers maritimes. Nous avons, de loin, le littoral le plus long du monde. Le témoignage bouleversant que vous nous livrez aujourd'hui nous donne à tous matière à réflexion.

Deuxièmement, vous avez indiqué que votre chantier naval fonctionne à 40 p. 100 de sa capacité. Les gens de l'industrie nous ont parlé d'environ 50 p. 100 de la capacité dans les différents chantiers au pays. Lorsque vous avez comparu devant nous le 2 avril 2008, vous avez fait valoir que l'accord avec l'AELE est une mauvaise affaire pour le Canada et qu'il allait détruire notre industrie de la construction navale. Avez-vous des recommandations particulières à formuler concernant cet accord? Croyez-vous que nous

devrions apporter des modifications législatives pour exclure l'industrie navale de telle sorte que cet accord ne la détruise pas?

Troisièmement, vous avez parlé de la Loi Jones. La plupart des pays industrialisés du monde protègent leurs industries stratégiques. Le Canada ne le fait pas. Préconisez-vous des mesures d'achat au Canada et une loi à cet effet de telle sorte que le Canada investisse bel et bien dans son industrie navale?

● (0940)

M. Karl Risser Jr.: Pour répondre à votre question concernant les trois générations, je dirais que la vitesse à laquelle les choses peuvent évoluer est plutôt effarante. À l'époque de mon grand-père, on vivait une période de prospérité à la sortie de la guerre et il y avait tellement de travail que l'on n'arrivait pas à suffire à la demande. Du temps de mon père, soit les années 80 et 90, on exécutait des contrats pour le gouvernement. Il y avait pas mal de travail dans le cadre de ces marchés publics. Mais voilà qu'aujourd'hui, les politiques ne sont plus adaptées, tant pour le gouvernement que pour l'industrie. Chacun semble hésiter à faire ce qu'il doit faire. Tout le monde sait qu'il y a du boulot à accomplir, mais personne ne passe à l'action.

C'est un peu le portrait d'ensemble qui se dégage: il y aurait du travail à faire, mais le contexte n'est pas propice.

M. Peter Julian: Ma question suivante concernait l'accord avec l'AELE.

M. Karl Risser Jr.: Quand on pense aux chantiers qui fonctionnent à 40 p. 100 ou 50 p. 100 de leur capacité, je crois toujours effectivement que l'accord avec l'AELE est une mauvaise affaire pour le Canada. Je pense que cette entente va détruire notre industrie. J'estime que des modifications devraient y être apportées pour exclure la construction navale.

Comme je l'ai déjà indiqué, tout le monde devrait comprendre facilement que le Canada est un pays maritime. Je crois d'ailleurs que c'est le seul pays maritime à ne pas avoir adopté de politique dans ce domaine au cours des 50 dernières années. Je ne comprends vraiment pas pourquoi personne ne semble s'en apercevoir. Je crois que c'est parce que les choses se passent sur l'eau. Je pense que les Canadiens ne le voient tout simplement pas. Si nos autoroutes étaient réglementées de la même manière que notre voie maritime intérieure, le fleuve Saint-Laurent, vous verriez des choses étonnantes, car les gens ne seraient soumis à aucune réglementation. Vous pourriez rouler sans vous faire inquiéter avec votre bagnole vieille de 80 ans et ses pneus en décomposition avancée.

Je crois que c'est une réalité cachée. Les gens ne voient pas et ne savent pas ce qui se passe dans notre industrie au Canada.

Concernant la Loi Jones, lorsque nous avons entamé les négociations avec les États-Unis et que cette loi a été mise de l'avant pour les États-Unis et le Chili, nous aurions dû nous dire: « Vous savez quoi? C'est une excellente idée, nous devrions faire la même chose au Canada. »

M. Peter Julian: Merci, monsieur Risser.

J'ose espérer que les députés conservateurs au sein du Comité prêtent une oreille attentive à vos propos, car ils semblent laisser leur idéologie faire obstacle à tout mécanisme visant l'achat au Canada.

J'aimerais maintenant m'adresser aux représentants des ministères. Les statistiques sur les échanges commerciaux que l'on nous a communiqués hier sont absolument catastrophiques.

Je vais donc, monsieur le président, poser quelques questions aux fonctionnaires ministériels par votre entremise.

Nous avons un déficit commercial d'un demi-milliard de dollars, un déficit structurel qui va perdurer tant que nous maintiendrons la ligne de conduite actuelle. La catastrophe la plus grave est bien sûr le déclin constaté pour tous les produits manufacturés à valeur ajoutée. Nos exportations actuelles consistent essentiellement en du pétrole brut, du minerai de fer brut et des billes brutes. Les exportations du secteur forestier se sont effondrées. Il en va de même pour le secteur de l'automobile.

La stratégie commerciale de ce gouvernement est tout simplement désastreuse. Existe-t-il une équipe de gestion de crise interministérielle qui serait chargée de trouver des solutions à ces résultats catastrophiques?

Ma dernière question s'adresse aux gens du ministère des Finances. Elle concerne les droits d'importation qui devraient être perçus pour les traversiers achetés par B.C. Ferries. Ces navires auraient pu être construits en Colombie-Britannique, mais comme le gouvernement de Gordon Campbell ne semble pas trop s'intéresser à la création d'emplois, ils ont été construits outre-mer et importés au Canada. Pourriez-vous nous indiquer si ces droits constituent une dette à régler?

M. Dean Beyea: Les droits relatifs aux navires importés par B.C. Ferries ont bel et bien été réglés, alors je ne sais pas trop où vous voulez en venir avec votre question.

À l'été 2007, il y a un de ces traversiers qui a coulé. C'est un navire qui desservait la côte nord de la Colombie-Britannique. On a alors essayé de voir s'il était possible de construire un bateau au Canada à très court terme pour assurer cet important service dans le Nord de la province. On a jugé que c'était impossible, ce qui fait que B.C. Ferries a dû importer un traversier. Les droits d'importation ont donc été réglés pour ce navire.

• (0945)

M. Peter Julian: Vous savez sans doute que, dans ce dossier, les chantiers maritimes de la Colombie-Britannique ont demandé à ce que la somme en question soit utilisée pour appuyer la construction navale dans la province. D'après ce que j'ai pu savoir, rien n'a été fait en ce sens. Les droits ont été payés et sont allés directement dans les coffres de la province.

M. Dean Beyea: Les revenus provenant des droits tarifaires sont effectivement versés dans les recettes générales.

M. Peter Julian: D'accord. Merci.

Y a-t-il donc une équipe de gestion de crise dans le contexte de ces résultats commerciaux catastrophiques? Y a-t-il une forme quelconque de coordination interministérielle?

M. Gary McGee: Je vous dirais très respectueusement que les représentants d'Industrie Canada ont été convoqués ici aujourd'hui pour parler des questions liées à l'accord avec l'AELE et à la construction navale. Il ne serait donc pas approprié pour moi de répondre à des questions comme la vôtre, et je n'aurais d'ailleurs pas les connaissances requises pour ce faire.

M. Peter Julian: Merci.

Est-ce qu'il me reste encore du temps ou ai-je utilisé mes neuf minutes?

Le président: Vous pouvez prendre encore une minute.

M. Peter Julian: Merci beaucoup.

Ma dernière question va s'adresser à vous, monsieur Risser. Nous avons parlé un peu du mécanisme de financement structuré et de la déduction pour amortissement accéléré. Croyez-vous qu'en bonifiant les montants alloués pour ces deux mesures tout en excluant la

construction navale de l'accord avec l'AELE, nous pourrions contribuer à remettre l'industrie navale canadienne sur la bonne voie?

M. Karl Risser Jr.: Oui. Je crois que ces mesures devraient effectivement être prises, mais il y a toute une liste d'autres choses qui devrait aussi être faites. Je ne pense pas que les interventions que vous suggérez vont suffire. Pour le MFS, j'estime que le taux de 15 p. 100 est faible. Quant à la déduction pour amortissement accéléré, comme elle l'indiquait, il n'y a pas beaucoup de propriétaires-exploitants, ce qui en fait une autre mesure difficile d'accès. Mais je crois qu'en combinant la déduction pour amortissement accéléré, des politiques fiscales de soutien, un plan de financement sur 25 ans et une continuité dans les marchés publics, on pourrait nous permettre de tenir le coup.

Pour ce qui est des exemptions tarifaires, l'accord prévoit une période de battement de 15 ans. Cela peut sembler très long, et on dit même que c'est la plus longue période jamais négociée, mais il faut bien se rendre compte que ces pays ont 50 ans d'avance sur nous. Ils ont pris le départ il y a 50 ans déjà. Nous avons peiné pour nous maintenir à flot pendant toutes ces années, alors qu'ils bénéficiaient d'un soutien qui leur a permis d'atteindre des niveaux qui nous sont encore inaccessibles.

Il y a un autre élément à considérer. Un autre traversier vient d'être importé d'Allemagne par Marine Atlantic en vertu des mêmes modalités pour remplacer également un navire.

M. Peter Julian: Est-ce que les droits de douane ont été payés pour ce navire?

M. Dean Beyea: Il faudra que je vérifie. Je ne connais pas les détails.

M. Peter Julian: Merci.

Le président: Merci, monsieur Julien et monsieur Risser.

J'aimerais prendre un moment pour poser une brève question. Elle fait suite à la dernière intervention de M. Julian et à la réponse qu'il a obtenue. Je m'adresse aux gens de l'industrie et peut-être aussi à nos spécialistes de l'impôt.

Est-ce que ce traité, suivant les modalités négociées, serait touché par une prolongation du MFS? Est-ce que ces mesures sont considérées comme des barrières non tarifaires, ou bien avons-nous inclus un soutien additionnel pour l'industrie, comme la déduction pour amortissement accéléré? Y aurait-il un effet sur le traité?

M. Dean Beyea: Je pourrais vous dire en termes généraux...

Le président: Eh bien, c'est tout ce que nous pouvons faire pour l'instant, à mon avis.

M. Dean Beyea: Certainement.

En général, la question des subsides est réglée de façon multilatérale au moyen d'une entente sur les subventions et les mesures compensatoires conclues à l'OMC, et ne fait donc pas l'objet de négociations spécifiques dans le cadre des accords de libre-échange. Le Canada demeure toujours maître de sa politique fiscale et l'entente de libre-échange ne renferme pour ainsi dire aucune disposition en la matière.

Le président: D'accord.

Nous vous écoutons, monsieur Brisson.

L'hon. Scott Brison: Pour répondre de façon constructive — étant donné que les autres partis ont eu droit à plus de temps que moi, mais je n'ai pas d'amertume — nous avons posé la même question cette semaine aux fonctionnaires du ministère du Commerce international. Ils nous ont indiqué que ces mesures ne contreviendraient à aucun des accords, y compris l'ALENA.

Le président: Merci. Je voulais seulement vérifier ce point, de sorte que nous soyons tous sur la même longueur d'onde.

Qui va ouvrir le bal de ce côté-ci?

Monsieur Cannan.

M. Ron Cannan (Kelowna—Lake Country, PCC): Merci, monsieur le président. Je vais partager mon temps avec mon honorable collègue, M. Harris.

Merci à nos témoins.

J'estime important de travailler ensemble de manière constructive. Pour remettre les pendules à l'heure, je reviens aux commentaires de mon honorable collègue de la Colombie-Britannique concernant les traversiers rapides. Comme je suis moi-même de cette province, je peux vous dire que ce fut l'un des plus grands fiascos du gouvernement du NPD. Pour éviter d'autres fiascos semblables, nous devons nous assurer que les gouvernements conjuguent leurs efforts pour aller de l'avant.

Notre comité s'est déjà penché abondamment sur cet accord lors du 39^e Parlement. Je sais que de nouveaux membres se sont greffés au Comité. Pour la gouverne de ceux-ci et pour rafraîchir la mémoire aux autres, je souligne qu'il a été alors question d'exclure l'industrie de la construction navale. Les États-Unis n'exemptent pas la construction navale de leurs accords commerciaux, mais le Canada a été en mesure de se ménager un privilège d'achat chez nous.

Dans le budget de 2009, qui suit actuellement le processus parlementaire, 175 millions de dollars sont prévus pour les approvisionnements de la garde côtière. Et il faut se réjouir encore davantage du fait qu'au cours des 30 prochaines années, tant la garde côtière que la marine canadienne vont procéder à un renouvellement majeur de leur flotte pour des investissements totaux estimés à quelque 43 milliards de dollars sur 30 ans — des chiffres que nos fonctionnaires pourront peut-être confirmer.

Il faut donc prévoir une renaissance de notre industrie de la construction navale. Cela pourrait ouvrir des possibilités pour vos enfants et vos petits-enfants, et nous devons faire le nécessaire pour que nos chantiers navals puissent compter sur du personnel et des gens de métier qualifiés pour accomplir tout le travail qui les attend au détour de cette période de transition.

Je sais que les données sur nos échanges commerciaux ont été rendues publiques hier par Statistique Canada et qu'elles soulèvent des préoccupations quant à notre situation à titre de nation commerçante. Le Canada est reconnu comme un pays actif au sein d'un système commercial libre et équitable. Nous avons maintenu une bonne relation avec les États-Unis, mais nous avons perdu du terrain dans nos accords commerciaux avec d'autres pays et nous devons faire en sorte que nos industries bénéficient de chances égales de prospérer.

Ma question s'adresse aux représentants des ministères. Pourraient-ils nous indiquer dans quelle mesure ils croient que l'accord de libre-échange avec l'Europe pourrait permettre aux entreprises, aux industries et aux provinces canadiennes, ainsi qu'aux Canadiens en général, d'entretenir des liens économiques plus étroits avec l'Union européenne?

Qui veut répondre à cette question?

● (0950)

M. Dean Beyea: Encore là, je ne veux pas parler au nom du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international qui a négocié l'accord et qui pilote le projet de loi. Mais je peux vous entretenir de manière générale des avantages du libre-échange au sens large.

Les pays de l'AELE forment ensemble une grande et riche nation et cet accord éliminera les barrières commerciales sur les produits alimentaires transformés et tous les...

Le président: Je vous prie de m'excuser.

Allez-y, Peter.

M. Peter Julian: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Vous avez dit très clairement dès le départ que les fonctionnaires étaient ici pour répondre à des questions d'ordre technique et non pas à des questions politiques. Dans ce contexte, je ne suis pas certain que la question de M. Cannan soit recevable.

Le président: J'estime que oui. Il a demandé des renseignements généraux, et c'est une réponse de nature générale qu'il va obtenir. Je crois que c'est tout à fait recevable, mais je vous remercie pour votre observation.

Poursuivez, monsieur Beyea.

M. Dean Beyea: Je disais donc que pour la plupart des produits alimentaires transformés et tous les produits industriels, et je crois que cela comprend les produits du poisson également, cet accord éliminera l'ensemble des barrières tarifaires entre les pays de l'AELE. Il y a déjà des échanges commerciaux importants entre le Canada et les pays de l'AELE et il ne fait aucun doute que l'élimination de ces barrières tarifaires permettra au commerce entre ces nations de prendre encore de l'expansion.

J'estime que cet accord est important, car il s'agit de la première entente transatlantique conclue par le Canada.

M. Ron Cannan: Merci. Je vais maintenant laisser la parole à mon honorable collègue, M. Harris.

M. Richard Harris (Cariboo—Prince George, PCC): Merci beaucoup. Je fais pour ainsi dire mes premières armes au sein de ce Comité et je ne suis certes pas un expert en construction navale au Canada. J'ai donc quelques questions concernant le commerce en général.

Je pourrais cependant débiter par une question au sujet de la construction navale. Si l'on fait abstraction des subventions et de toutes les formes d'aide que les gouvernements de la planète semblent vouloir offrir à leurs différentes industries, comment le coût de la construction d'un navire au Canada se compare-t-il au coût de construction d'un navire en Norvège, par exemple — oublions l'Asie — ou dans d'autres pays de l'AELE? Oubliez les subventions. Oubliez tous les incitatifs fiscaux et les mesures semblables. Je parle seulement de la construction du navire. Est-ce que les coûts à engager pour construire un navire au Canada se comparent avantageusement à ce qui se fait dans d'autres pays?

Ma question s'adresse à tous.

• (0955)

M. Gary McGee: Je pourrais vous dire simplement que compte tenu du grand nombre de navires qui ont été construits au fil des ans dans un pays comme la Norvège, pour reprendre votre exemple, on constate une diminution du coût de construction au fur et à mesure de l'augmentation du nombre de navires produits. C'est ce qu'on appelle la courbe d'apprentissage. Il y a donc des situations où les coûts de production seront plus faibles dans un pays comme la Norvège, comparativement au Canada. Ceci étant dit, si on se limite essentiellement aux niveaux de productivité, le propriétaire actuel du chantier Davie — et il s'agit d'une entreprise norvégienne — a indiqué que ce chantier était tout aussi productif que n'importe quel chantier norvégien. Mais je répète que si l'on tient compte des volumes de navires construits et de la courbe d'apprentissage, il y aurait effectivement une différence au chapitre des coûts.

M. Richard Harris: Alors, quant à la productivité, nous sommes tout à fait à la hauteur pour ce qui est...

M. Gary McGee: Tout indique que c'est effectivement le cas.

M. Richard Harris: Très bien. Je voudrais parler maintenant des subventions. J'ai noté certaines préoccupations concernant des subventions qui pourraient ou non être maintenues. Dans le cadre d'un accord de libre-échange comme l'AELE, j'imagine qu'il y a des mécanismes de règlement des différends auxquels un pays signataire peut avoir recours s'il souhaite faire une contestation ou déposer une plainte. Il existe un mécanisme à cet effet dans le cadre de l'AELE, tout comme c'est le cas pour l'accord sur le bois d'oeuvre que je connais très bien. Chaque pays peut se prévaloir de ce mécanisme en tout temps.

Voilà donc ce qui peut dissuader un pays d'essayer de court-circuiter l'accord en versant des subventions ou toutes formes d'aide financière directe à l'industrie.

Si je comprends bien ce que nous disait M. Risser, de la même façon que le Canada est un chef de file mondial du point de vue de la technologie et de l'efficacité dans le secteur du bois d'oeuvre, par exemple, il serait plutôt en retard relativement à ces deux aspects dans l'industrie navale. Il en ressort que si nous étions en mesure de mettre à niveau cette technologie de manière à devenir plus concurrentiels sous cet aspect particulier, il est probable que quelques-unes des autres questions à régler, comme les considérations fiscales, pourraient perdre de l'importance. Est-ce bien ce que vous vouliez dire?

M. Karl Risser Jr.: Je ne crois pas qu'une intervention visant un aspect particulier suffira. Je ne pense pas que nous puissions renoncer à aucune des mesures envisagées. Il faut adopter une approche globale en intervenant sur tous les tableaux possibles. Je ne pense pas que nous puissions nous concentrer sur un seul élément.

Mais je dois convenir avec vous que le retard technologique peut être nuisible.

M. Richard Harris: Merci.

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à notre deuxième série de questions. Chacun aura droit à cinq minutes. Nous allons nous efforcer de nous en tenir à cette limite.

Nous débutons avec M. Cannis.

M. John Cannis (Scarborough-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président.

Permettez-moi également de souhaiter la bienvenue aux témoins.

En 2001 ou 2002, je crois... le NPD nous a damé le pion et une motion a été adoptée, avec l'appui du gouvernement libéral de l'époque, afin qu'on effectue un examen de la construction navale, parce que nous avions certaines préoccupations. Je ne sais pas si vous vous en souvenez, monsieur Risser. Quoi qu'il en soit, cela s'est produit sous le gouvernement de John Manley, dont j'étais le secrétaire parlementaire.

Je commence par apporter cette précision, étant donné que vous avez déclaré dans votre exposé que nous devons reconnaître l'importance de l'industrie de la construction navale pour le Canada. Je suis d'accord avec vous.

Je pense que vous conviendrez avec moi que toutes les autres industries, par exemple celle de l'aéronautique ou de l'automobile, sont d'égale importance; ce n'est qu'une question de perspective. Il n'y a pas de construction navale chez moi, à Scarborough, mais il y a une industrie automobile. Je crois qu'elle est importante pour mes concitoyens, tout comme la construction navale peut l'être pour les gens vivant près de chez vous. C'est pourquoi nous avons appuyé cet examen.

Maintenant, vous avez mentionné un élément ou deux. Tout d'abord, je suis impressionné par le fait que vous soyez un ouvrier de chantiers navals de troisième génération. Je vous lève mon chapeau. Mais vous reconnaîtrez avec moi que la manière d'approcher le travail de votre père et de votre grand-père, ou les méthodes de travail employées après la Seconde Guerre mondiale, diffèrent totalement de la façon de travailler de votre génération. Les modes de financement, de construction des bateaux et tout le reste, sont différents. Êtes-vous d'accord avec moi?

• (1000)

M. Karl Risser Jr.: Oui; nous avons fait beaucoup de chemin. Les choses ont grandement évolué depuis le rivetage manuel. Nous faisons de la construction modulaire et...

M. John Cannis: Et nous en sommes conscients. En tant que secrétaire parlementaire, il y a quelques années, j'ai acquis du mieux que je pouvais une compréhension de la construction de navires.

Vous avez parlé de deux programmes, par exemple le mécanisme de financement supplémentaire, ou MFS. Et je suis fort impressionné. C'est un programme qui doit durer jusqu'en 2011, si je ne m'abuse, et le taux de participation est déjà de 50 p. 100. Donc, qu'arrivera-t-il d'ici 2011? De toute évidence, il nous faut davantage de soutien.

Vous avez cité les deux programmes en disant, monsieur Risser, que s'ils pouvaient être combinés — le programme d'amortissement accéléré, je présume, et le MFS... Est-ce ce à quoi vous faisiez allusion?

M. Karl Risser Jr.: Oui.

M. John Cannis: Je vous demande donc, dans la perspective de ces ententes, de l'accord avec l'AELE qui doit être signé et de l'examen demandé par le gouvernement, si vous avez bel et bien bien formulé cette recommandation? Avez-vous fait cette recommandation, ou recommandiez-vous simplement...

M. Karl Risser Jr.: Non; vous avez entièrement raison.

J'en reviens à votre argument. Oui, l'examen a été effectué, et il en est ressorti que nous avons les capacités voulues. Je crois que les conclusions de l'examen étaient positives.

En effet, le MFS... et ce concept n'est pas nouveau. Je cite un cadre datant de 2001 qui avait été soumis à Industrie Canada. Il n'y a rien de nouveau dans ce que je dis aujourd'hui. Ce sont de vieux...

M. John Cannis: Mais cela a été recommandé.

M. Karl Risser Jr.: Cela a fait l'objet d'une recommandation...

M. John Cannis: Puisque le temps nous est compté... Cette mesure a été recommandée à l'origine lors de la préparation du rapport, et dans la perspective de l'accord avec l'AELE, votre association en a fait la recommandation.

M. Karl Risser Jr.: D'après ce que je sais, l'Association de la construction navale du Canada en fait la recommandation depuis 2001.

Pour en revenir à ce que vous avez dit au sujet de l'importance de la construction navale et de toutes les industries, bien que je reconnaisse qu'elles sont toutes cruciales pour l'économie, surtout l'industrie automobile, la construction navale soulève une question particulière relativement à notre souveraineté, à notre capacité à être un pays indépendant. C'est la caractéristique qui nous éloigne de l'aéronautique, de l'automobile, ou de quoi que ce soit d'autre; il faut que nous puissions faire cavalier seul en tant que pays. Et avec les lignes de flottaison que nous avons, je pense que c'est...

M. John Cannis: Cela nous rend singuliers. Par exemple, le bras canadien nous distingue.

Je respecte vos propos, et je suis d'accord avec vous. Mais je ne crois pas que ce soit une seule industrie qui nous permette de faire cavalier seul.

J'ai cru comprendre que des acheteurs étrangers avaient acquis des chantiers navals. Est-ce exact?

M. Karl Risser Jr.: Vous voulez savoir si le chantier naval de Davie a été acheté par une société étrangère? Est-ce là votre question?

M. John Cannis: L'industrie grecque a acquis le chantier naval, n'est-ce pas?

M. Karl Risser Jr.: C'est-à-dire le chantier de Davie. Est-ce à quoi vous faites allusion?

M. John Cannis: Je ne suis pas certain...

M. Karl Risser Jr.: Oui, celui de Davie appartient à des intérêts étrangers.

M. John Cannis: Et qu'en est-il de notre souveraineté?

M. Karl Risser Jr.: La question de la souveraineté concerne les kilomètres de côte, nos voies navigables et tout ce dont le Canada a la responsabilité, comme notre passage dans l'Arctique, que les Américains ont maintenant décidé de ne pas reconnaître en tant que...

M. John Cannis: Je ne suis pas ici pour me disputer avec vous. Je suis simplement ici pour faire la lumière sur la situation, car vous avez également parlé des pays européens qui se sont accaparé injustement les marchés.

Ma préoccupation est la suivante. Je ne suis pas là pour blâmer les fonctionnaires, mais alors que vos négociateurs vont vers la réalisation de cette entente et se penchent sur les éventuels problèmes, pour que nous puissions aller à la table de négociation... Un accord de libre-échange n'est jamais à sens unique; c'est donnant-donnant. Je suis certain que nous sommes tous du même avis. Au Canada, nous avons dû faire quelques compromis, et je suis sûr qu'ils l'ont fait également, mais les Européens me mettent toujours en rogne, car à tous les coups, ils parviennent à subventionner leurs industries d'une manière ou d'une autre.

Mais ce qui m'irrite par-dessus tout — et je pense que M. Harris a soulevé la question au sujet des ententes sur le bois d'oeuvre —, c'est

le fait que si l'on ne règle pas ces questions, à un moment donné, nous nous retrouverons devant les tribunaux, à faire face à des contestations judiciaires, etc. Ensuite, nous dépenserons des centaines de millions de dollars pour en arriver à un règlement en argumentant de part et d'autre. Je suis certain que mes collègues ici présents reconnaîtront que nous ne voulons pas d'un gaspillage ou de la mise en fiducie de centaines de millions de dollars, ou autre, pour n'être finalement pas plus avancés dans sept ou huit ans.

J'aimerais simplement parler de la question des fonctionnaires. Croyez-vous qu'ils ont fait ce qu'ils avaient à faire, monsieur Risser, pour ce qui est de la préparation de cette entente? Dites-vous qu'on ne s'y est pas pris adéquatement? Est-ce pour cela que vous affirmez que nous ne devrions pas signer cet accord?

M. Karl Risser Jr.: Je ne connais pas tous les détails de l'entente. Ce que je sais, c'est que ce n'est pas une bonne chose pour l'industrie de la construction navale, et je dirais qu'il pourrait s'agir là d'une exclusion de notre industrie.

M. John Cannis: Monsieur, je vais conclure là-dessus. J'admetts que je ne connais pas non plus l'entente, mais vous êtes un intervenant. Vous avez un intérêt direct dans ce dossier. C'est votre responsabilité — c'est-à-dire celle de votre association, de votre groupe, ainsi que de votre industrie — d'étudier les aspects qui vous touchent...

M. Karl Risser Jr.: C'est vrai.

M. John Cannis: ... pour connaître le contenu de cette entente, de manière à ce que vous puissiez, à mesure qu'elle évolue...

• (1005)

M. Karl Risser Jr.: Et nous l'avons fait. Nous avons passé en revue la question de la construction navale, et nous comprenons que c'est une mauvaise chose pour notre industrie au Canada. J'ai dit que cela la dévasterait. Je ne sais pas comment je pourrais être plus clair. Les tarifs douaniers sont en place. Ça ne fonctionne pas en ce moment. La réduction graduelle des droits n'est pas une bonne chose pour notre industrie. Nous avons examiné l'entente, et nous savons clairement qu'elle est une mauvaise chose pour le secteur de la construction navale.

M. John Cannis: Merci.

M. Karl Risser Jr.: Mais en ce qui concerne l'agriculture, je ne suis pas un spécialiste en la matière.

Le président: Merci, monsieur Cannis.

Merci, monsieur Risser.

Nous allons maintenant entendre M. Keddy.

M. Gerald Keddy (South Shore—St. Margaret's, PCC): Merci, monsieur le président.

Le président: Vous saviez que nous finirions pas en arriver là.

M. Gerald Keddy: Cela a pris du temps.

Une voix: Prenez le temps que vous voulez, maintenant.

M. Gerald Keddy: Pourvu que je ne dépasse pas cinq minutes, n'est-ce pas?

Bienvenue à tous nos témoins d'aujourd'hui, et bien sûr à M. Risser.

Karl, j'apprécie le fait que vous soyez un ouvrier des chantiers navals de la troisième génération. Dans le monde réel, j'étais de la cinquième génération d'une famille de fermiers. Il est très important d'avoir les deux pieds sur terre. Vous-même et une partie de vos travailleurs syndiqués faites partie de mes concitoyens, alors j'apprécie votre perspective. En même temps, je comprends le point de vue de M. Cannis ainsi que d'autres commentaires qui ont été formulés.

Nous avons ici une situation... Et je vais faire une remarque. Nous avons fait fonctionner nos chantiers pendant des années — je m'y connais un peu en matière de chantiers navals au Canada, puisque j'ai passé une décennie de ma vie en mer, sur des plates-formes pétrolières et des bateaux de ravitaillement, à 50 p. 100, avec une protection. Durant cette période, vous avez absolument raison, nous n'avons pas de politique sur la construction navale. Nous nous sommes donc embarqués dans des ententes de libre-échange avec d'autres nations dans le monde pour éviter de dépendre des échanges avec les États-Unis dans une proportion de 80 p. 100.

Nous avons tenté d'évaluer les impacts pour la construction navale. Un certain nombre de mesures que vous demandez sont là-dedans. Nous investissons 50 millions de dollars de plus dans un mécanisme de financement structuré. Nous avons permis l'application du programme d'amortissement fiscal accéléré. Nous avons présenté, pour la première fois en des décennies, une politique d'approvisionnement au Canada relativement à la construction navale qui totalise 43 milliards de dollars. Deux contrats ont été attribués jusqu'ici — un de 351 millions de dollars à Washington Marine Group, en Colombie-Britannique, et un autre de 549 millions de dollars qui est allé au chantier naval de Irving. Et d'autres contrats sont en vue.

Je ne désapprouve pas vos commentaires sur la souveraineté. J'estime qu'il y a lieu de défendre l'idée de la souveraineté dans l'industrie de la construction navale en ce qui a trait à notre propre approvisionnement. Mais ce que je tente de faire valoir concernant un certain nombre de problèmes dont vous avez parlé, c'est que nous avons pris des moyens. Maintenant, peut-être n'avons-nous pas suffisamment progressé à votre goût, mais je pense que nous avons fait les trois quarts du chemin, si ce n'est tout le chemin, dans certains cas.

On a donc ce problème que soulève la protection tarifaire d'une durée de 15 ans, la plus longue protection que nous ayons jamais négociée pour un accord commercial dans l'histoire du Canada. Sur cette période de 15 ans, nous avons 10 années de protection pour des produits moins sensibles, et trois ans de protection totale.

Vous savez, si l'on considère la question de la souveraineté, il y a là une dimension d'approvisionnement. Nous avons protégé l'approvisionnement du gouvernement. Il est question d'une industrie qui exige du temps pour pouvoir livrer concurrence. Jusqu'à il y a quelques années, les Norvégiens, par exemple, avaient un avantage. Eh bien, il y a trois ou quatre ans, ils ont mis fin à leurs subventions. Maintenant, l'équivalent de trois années de subventions sont débloquées. Ils ont eu beaucoup plus de temps que cela, je le comprends, et j'en conviens avec vous. Mais nous ne pouvons rien y faire. C'est quelque chose qui aurait dû se produire il y a 20 ou 30 ans, mais cela n'est pas arrivé.

Nous pouvons seulement protéger ce que nous avons aujourd'hui, aller de l'avant progressivement et offrir des emplois et des débouchés. En ce moment même, nos chantiers navals — je dois le préciser — fonctionnent à 40 ou 50 p. 100. Nous avons encore une protection en ce qui les concerne, et nous avons tous ces contrats

gouvernementaux. J'aurais donc tendance à croire qu'ils pourront s'adapter à ces 15 années de protection qui sont prévues là-dedans.

Je suis totalement d'accord avec vous quant au fait que nos travailleurs des chantiers navals comptent parmi les meilleurs au monde, sans conteste, et nous l'avons dit à la Chambre. Alors que tous les autres partis déclaraient que nous devrions adopter des mesures protectionnistes, j'ai soutenu que nous pouvions livrer concurrence n'importe où, n'importe quand, mais qu'il fallait nous rendre là. Or, nous en sommes là maintenant. Cet accord de libre-échange a été négocié. Nous avons entendu des témoins sur la question. Nous avons eu de longues discussions. Tôt ou tard, il nous faudra aller de l'avant.

S'il me reste du temps, j'aimerais poser une question.

Une voix: C'était tout un discours.

• (1010)

M. Gerald Keddy: M. Brison a posé une question au sujet des acheteurs étrangers qui étaient en mesure d'accéder au mécanisme de financement structuré et à la déduction pour amortissement accéléré. Ce n'est pas ce que j'ai compris. Quelqu'un pourrait-il faire la lumière là-dessus?

M. Karl Risser Jr.: Je pense qu'il pose la question aux représentants du ministère de l'Industrie, mais j'ai une idée là-dessus. Il y a une commande que nous avons exécutée sur les chantiers navals de Halifax. Le nom était Stevans Tug. Il s'agissait d'une société norvégienne, n'est-ce pas?

M. Gerald Keddy: Oui.

M. Karl Risser Jr.: Ce propriétaire a accédé au MFS et à la DAA dans son propre pays.

M. Gerald Keddy: C'est ainsi que fonctionnent les déductions pour amortissement.

M. Karl Risser Jr.: Maintenant, vous voudrez peut-être vérifier ces faits auprès de votre société et de M. McArthur, mais c'est ce que j'en ai compris.

M. Gerald Keddy: Oui.

Monsieur McGee.

M. Gary McGee: D'après ce que j'ai compris, comme je l'ai dit tout à l'heure, une entreprise étrangère pourrait utiliser un régime de déduction pour amortissement dans son pays, mais je ne vois pas comment cela pourrait s'appliquer au Canada.

M. Gerald Keddy: D'accord. Pourriez-vous étoffer un peu? Ainsi, une entreprise canadienne ne peut accéder aux deux programmes, alors qu'une entreprise étrangère le peut? Je ne vois pas comment une société étrangère pourrait accéder aux deux.

M. Gary McGee: C'est ce que je tente de dire. Au Canada, un demandeur au titre du MFS aurait le choix d'utiliser le MFS ou la DAA.

M. Gerald Keddy: Vous voulez dire l'un ou l'autre programme. Absolument.

M. Gary McGee: Exactement. Une entreprise étrangère pourra tirer avantage du MFS, mais pas dans le cadre du régime fiscal canadien.

M. Gerald Keddy: Parce que la déduction pour amortissement accéléré s'applique seulement aux entreprises canadiennes qui achètent des produits canadiens...

M. Gary McGee: C'est exact.

M. Gerald Keddy: ... ou des marchandises canadiennes...

M. Gary McGee: Tout à fait. Toutes mes excuses si j'ai pu vous induire en erreur.

M. Gerald Keddy: ... ou encore, si elles font une mise à niveau pour de meilleures installations de découpage des métaux, ou une technologie plus performante.

M. Gary McGee: C'est juste.

M. Gerald Keddy: Merci.

Le président: Merci, monsieur Keddy.

Nous allons poursuivre avec M. Guimond.

[Français]

M. Claude Guimond (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, BQ): Merci, monsieur le président.

Bonjour messieurs, madame.

Vous avez absolument raison, monsieur Risser: la présente entente met en danger l'industrie de la construction navale. Soyez assuré qu'au Bloc québécois, on en est conscient. On va tout faire pour influencer le gouvernement de sorte que le Canada se dote d'une véritable politique pour développer la construction navale au Québec. Pour ma part, je viens de l'est du Québec. Je suis président du caucus de l'est du Québec, un secteur maritime très important qui mérite d'être développé. Je veux vous confirmer l'appui du Bloc québécois en ce qui concerne ces mesures.

Par ailleurs, le Bloc québécois trouve déplorable que le gouvernement nous amène des projets de cette ampleur sans qu'il y ait eu d'étude d'impact au préalable. L'entente qui nous intéresse aujourd'hui, soit celle de l'Association européenne de libre-échange, comporte des aspects intéressants en ce qui a trait au nickel, à l'aluminium et au secteur pharmaceutique, mais elle met en danger la construction navale. Il n'y a pas d'études solides et concrètes qui peuvent nous aider à prendre des décisions. Je trouve ça vraiment déplorable.

Ma question s'adresse aux fonctionnaires. J'imagine que vous connaissez les chiffres relatifs aux investissements des dernières années dans l'industrie maritime. Y a-t-il eu une diminution, une stagnation ou un accroissement des investissements gouvernementaux dans l'industrie maritime au cours des dernières années?

[Traduction]

M. Gary McGee: Il est clair qu'une partie de l'objectif du MFS est de veiller à ce que la capacité voulue soit présente au Canada pour permettre la réalisation des approvisionnements déterminés, les contrats qui totalisent 43 milliards de dollars sur les 30 prochaines années, sans oublier ce qui figurait dans le budget de 2009, soit les 175 millions de dollars pour les navires de la Garde côtière.

Sur le plan des investissements dans les chantiers navals, comme je l'ai dit, ce programme particulier vise à garantir que l'infrastructure nécessaire soit en place, qu'il s'agisse de capitaux ou de main-d'oeuvre.

•(1015)

[Français]

M. Claude Guimond: Concernant l'annonce qui a été faite au cours des dernières semaines, j'aimerais que vous me donniez des détails sur la façon dont les 175 millions de dollars inclus dans le présent budget vont être investis au cours de la ou des prochaines années.

[Traduction]

M. Gary McGee: Bien que cet argent ait été attribué au ministère des Pêches et Océans pour la Garde côtière canadienne, je ne connais pas les menus détails de cette allocation.

Je sais qu'il y a une série de petits bateaux. Il y a des bateaux de recherche scientifique côtiers, notamment, mais sur le plan des attributions du financement pour ces navires particuliers, je ne suis pas au courant. Ce serait du ressort du ministère des Pêches et Océans.

M. Dean Beyea: Peut-être pourrais-je ajouter une chose, Gary. Le budget de 2009 alloue 175 millions de dollars, sur les deux prochaines années, à l'approvisionnement de 98 nouveaux navires de la Garde côtière, au carénage de 35 navires de la flotte, et au prolongement de la vie de cinq navires.

Comme l'industrie compte principalement sur le marché intérieur, ces fonds apporteront une stimulation économique à l'industrie et créeront des emplois pendant le ralentissement économique. Des travaux de construction et de réparation seront effectués par les chantiers navals du Canada et, lorsque possible, par des chantiers navals dans la région du port d'attache des navires.

En ce qui concerne le carénage, nous avons une attribution pour sept de ces opérations dans le Pacifique, cinq dans le centre du Canada et les provinces atlantiques, sept au Québec, sept dans les Maritimes et neuf à Terre-Neuve-et-Labrador.

[Français]

M. Claude Guimond: Me reste-t-il du temps?

Le président: Seulement une minute.

M. Claude Guimond: Si j'ai bien compris, rien n'est prévu à l'intérieur de ces 175 millions de dollars pour aider l'industrie de la construction navale à s'améliorer, à être plus concurrentielle. C'est exact?

M. Patrick Halley: Comme on le disait plus tôt, il y a des mesures plus larges, qui s'appliquent à une multitude d'industries, par exemple en matière de taxation. Il y a des allègements tarifaires visant à faciliter la modernisation des opérations de certains manufacturiers. Ça touche les machines et le matériel. Il reste que pour l'industrie de la construction navale précisément, comme Dean le mentionnait, il s'agit des chiffres qui se trouvent dans le budget de 2009.

[Traduction]

Le président: Merci.

La parole est maintenant à M. Holder.

M. Ed Holder (London-Ouest, PCC): Merci beaucoup.

Bien que des membres de la famille Holder qui vivaient au Nouveau-Brunswick aient été des constructeurs navals il y a de cela plusieurs générations, monsieur Risser, je ne viens pas du milieu de la construction des navires, alors je ne peux pas me réclamer de votre vécu. Cela dit, j'apprécie la présence de tous les témoins aujourd'hui.

Tandis que je parcourais tous les documents concernant l'AELE, et surtout la question de la construction navale, j'ai entendu la comparaison qu'on a faite entre l'industrie de la construction navale canadienne et celle de la Norvège, ce qui a représenté une bonne partie de la discussion aujourd'hui. On dirait que les industries respectives de nos deux pays sont semblables, car elles sont spécialisées dans la production de navires de petite et moyenne taille.

Le gouvernement de la Norvège, encore une fois, d'après les renseignements dont je dispose, a indiqué qu'il éliminerait ses programmes de subventions à l'industrie de la construction navale, ou du moins, c'est ce qu'il a fait en 2005. La Norvège a réitéré cette promesse quelques fois depuis, et maintenant, nous en sommes à un point où... J'ai été frappé par un commentaire de l'un des fonctionnaires; je crois qu'on faisait référence au chantier naval de Davie et au fait que le Canada était aussi productif que n'importe quel constructeur naval norvégien. Je trouve que c'est incontestable, mais voici ma question.

Compte tenu des remarques de M. Keddy, et de la référence au fait qu'il y aura un certain nombre de projets maritimes qui totaliseront quelque 43 milliards de dollars au cours des 30 prochaines années, si nous avons une capacité d'environ 50 p. 100, ou si nous utilisons environ à 50 p. 100 nos chantiers navals, dans quelle mesure a-t-on déterminé que cette politique sur l'approvisionnement augmentera cette capacité? Restera-t-elle à 50 p. 100? En avez-vous une idée, du point de vue des prévisions?

M. Gary McGee: La réponse brève à cette question, c'est que le montant de 43 milliards de dollars est étalé sur une période de 30 ans essentiellement pour tenir compte des fluctuations dans le cycle de la construction navale. Il y a eu des expansions et des ralentissements pendant une période prolongée. L'objectif des renouvellements de la flotte, tant à la Garde côtière qu'à la Marine, et de la mise au programme de ces opérations pendant une certaine période, c'est d'élever le niveau de capacité dans des chantiers navals particuliers. Le fait de jumeler cette mesure à l'approvisionnement fédéral ouvrira des débouchés, et fera en quelque sorte rejaillir les retombées d'une commande commerciale d'un chantier naval vers un autre chantier.

Assurément, le niveau accru d'investissements dans le renouvellement de la flotte et cette stratégie d'approvisionnement du gouvernement entraîneront une augmentation de la capacité des chantiers navals canadiens.

• (1020)

M. Ed Holder: Auriez-vous des indications ou des prévisions de ce que ce pourcentage pourra être s'il est, disons, établi à 50 p. 100 en ce moment?

M. Gary McGee: Je n'ai pas de chiffres là-dessus, non.

M. Ed Holder: Pourrait-on soutenir, cependant, qu'en plus de ces effets, toute cette idée d'identité et d'histoire du Canada en tant que pays libre-échangiste... S'il s'agit là d'approvisionnements qui sont, disons, commandités par le gouvernement, cela ne pourrait-il pas donner lieu à un argument selon lequel il faut mettre en marché les constructeurs navals canadiens, pas seulement sur le plan des projets du gouvernement, mais aussi sur celui de ce que nous pouvons faire à l'extérieur du Canada? N'est-ce pas pour cela qu'il est bien plus sensé d'en faire un élément de l'entente globale avec l'AELE?

M. Gary McGee: En vertu du mécanisme de financement structuré, je pense que nous trouvons certainement des débouchés internationaux pour les capacités canadiennes. Comme vous le savez, tant les entreprises étrangères que les entreprises nationales peuvent présenter une demande au titre de ce programme particulier. En ce sens, nous faisons des efforts pour promouvoir la capacité du Canada dans des domaines particuliers, et il est certain qu'au fil du temps, nous développons les créneaux spécialisés. Nous développons une expertise reconnue. Je pense aux remorqueurs. Je pense à East Isle, à l'Île-du-Prince-Édouard, où on s'est prévalu du MFS pour un certain contrat de construction de bateaux-remorqueurs.

Il est certain que des efforts sont en cours. Comme je l'ai dit, le MFS est un exemple des efforts du gouvernement canadien ou du

Canada au sens large, en vue de promouvoir les capacités de la construction navale canadienne.

M. Ed Holder: Il me reste du temps pour une autre question, monsieur le président.

Tout cela se résume à la compétitivité et au fait de s'assurer que nous ayons la possibilité d'être concurrentiels et efficaces. J'aimerais connaître l'opinion des fonctionnaires. Pensez-vous que l'élimination tarifaire progressive sur 15 ans concernant les produits de la construction navale canadienne suffira pour que les constructeurs navals puissent s'adapter à un environnement dénué de droits de douane?

M. Karl Risser Jr.: Je me charge de répondre. Je pense simplement que le tarif ne fonctionne pas, en ce moment. Je trouve cela évident. On pourrait étaler cela sur 15 ans ou sur 20 ans, mais là n'est pas le problème. Je crois que...

M. Ed Holder: Êtes-vous en train de nous dire que vous ne serez jamais de taille à faire face à la concurrence, monsieur Risser?

M. Karl Risser Jr.: Non, ce n'est pas du tout ce que je dis. Si vous en revenez à ce que j'ai dit lorsque je suis arrivé, j'ai déclaré qu'il nous fallait avoir en place des politiques, et non pas une protection tarifaire. Comprenez-vous ce que je veux dire? Nous devons bâtir notre industrie, la rendre vigoureuse. Nous devons la bâtir pour qu'elle soit en mesure de livrer concurrence, et ensuite concurrencer d'égal à égal, mais nous ne pouvons le faire, car cette partie se joue sans nous depuis longtemps. D'accord?

Nous devons intervenir, mettre en place les politiques et bâtir nos industries au moyen de l'approvisionnement qui est réalisé. Je pense que la quantité d'approvisionnement qu'il y a est une excellente chose, mais on a dormi pendant 10 ans. Nous n'avons eu aucun approvisionnement pendant une décennie, alors ces chantiers navals sont restés sans travail pendant 10 ans. Nous avons eu des réparations mineures, mais...

Alors, oui, avec des politiques adéquates pour soutenir nos chantiers navals, je pense que nous pourrions être concurrentiels. Le tarif douanier, pour moi, est une question secondaire.

M. Ed Holder: Donc, vous êtes ravi des 43 milliards de dollars sur les 30 prochaines années en ce qui a trait...

M. Karl Risser Jr.: Si on en voit un jour la couleur, je danserai dans la rue, mais c'est un long processus. Il est très difficile d'obtenir ces fonds sur le terrain. De grandes compagnies rivalisent pour l'avoir.

Il nous faut une politique d'approvisionnement différente, et j'estime que c'est ce vers quoi le gouvernement se dirige, à savoir vers des centres d'excellence et des stratégies d'approvisionnement qui reconnaissent ce que les chantiers navals font de mieux, pour ensuite attribuer le travail pour de longues périodes, sans demander sept navires pour demain matin, et en étalant ces commandes sur 35 ans.

Avec toutes ces mesures, y compris les changements d'ordre financier et les politiques pour appuyer notre industrie, nous pouvons faire fonctionner les choses.

M. Ed Holder: Eh bien, monsieur Risser, du point de vue du gouvernement, vous avez peut-être trouvé un nouveau partenaire de danse.

Des voix: Oh, oh!

M. Ed Holder: Merci.

Le président: Monsieur Silva.

•(1025)

M. Mario Silva (Davenport, Lib.): Merci, monsieur le président.

Mon intervention devra être très brève, car mon collègue, l'honorable Scott Brison, voudrait aussi poser une question. Je veux également poser ma question de manière à vous permettre d'être le plus bref possible.

Merci beaucoup d'être ici. J'apprécie vraiment vos remarques, alors que nous étudions cette situation particulière.

Tout d'abord, si vous enlevez la construction navale de l'équation de l'entente avec l'AELE, appuyez-vous cette entente ou non?

M. Karl Risser Jr.: Si on devait en exclure les chantiers navals? Je ne peux me prononcer pour l'ensemble des industries ni pour l'industrie agricole. Je n'en sais pas suffisamment à leur sujet pour savoir si ce sera positif pour ces secteurs ou pas. Je pense qu'il faudrait qu'ils viennent ici pour vous dire eux-mêmes ce qui sera touché.

Mais en ce qui concerne la construction navale, je pense que nous...

M. Mario Silva: Donc, vous n'acceptez pas cette idée, et ne la rejetez pas non plus?

M. Karl Risser Jr.: Non, je ne peux pas dire que...

M. Mario Silva: Très bien.

Si vous deviez combiner les deux programmes dont nous avons discuté tout à l'heure, à savoir le MFS et la DAA, en incitant en quelque sorte davantage de personnes à construire des navires au Canada, et également à acheter au Canada, cela réglerait-il votre problème, de sorte que vous appuieriez l'AELE?

M. Karl Risser Jr.: Non. Encore une fois, je reviens à mon argument selon lequel c'est un dossier vaste et complexe. On ne peut se concentrer seulement sur la DAA et le MFS. Il faut que ce soit plus large. Il faut que ce soit ancré dans les politiques fiscales, dans l'approvisionnement du gouvernement et dans le financement pendant toute la vie d'un navire.

Je pense que cela concerne toute une panoplie d'éléments. Cela ne peut reposer sur une seule chose, qui s'agisse de tarifs, de DAA ou de MFS. On doit adopter une approche globale.

M. Mario Silva: Si vous considérez la nouvelle économie, on insistera beaucoup dans l'avenir, je crois, sur l'approvisionnement écologique, la manière dont nous mesurons ces choses, et ainsi de suite. Il y a ceux qui réclament un approvisionnement écologique, et certaines industries qui vont dans cette direction. Il s'agit de déterminer où vous achetez, quel chemin parcourra la marchandise et quel types de produits seront utilisés. Tous ces éléments, ainsi que la manière dont certaines entreprises achètent des choses, font une grande différence.

Je fais simplement des hypothèses, mais si cette politique était mise en place, le Canada serait-il désavantagé, ou demeurerait-il dans une position avantageuse sur le plan de l'industrie navale comparativement aux Norvégiens, par exemple?

M. Karl Risser Jr.: Je ne suis pas certain de ce que vous me demandez. Voulez-vous parler de la politique écologique?

M. Mario Silva: Oui.

M. Karl Risser Jr.: Je ne sais pas exactement ce qu'il en est de l'achat de marchandises, mais je sais que le transport maritime est le moyen d'expédition le plus écologique. Je sais également que nous sous-utilisons la Voie maritime du Saint-Laurent et nos moyens potentiels d'expédier les marchandises par voie maritime.

Alors, oui, la construction navale peut présenter certains avantages, d'un point de vue environnemental...

M. Mario Silva: Ce que j'essayais de dire, c'est qu'à un moment donné, il y avait une politique visant à se tourner vers des marchés spécialisés. Je me rends compte que l'expédition par bateau peut être perçue comme écologique, et ainsi de suite. Mais qu'est-ce qui nous différencie, disons, des Norvégiens? Quel est notre créneau spécialisé? Pourquoi ne pas envisager d'intégrer l'approvisionnement écologique à notre mode de fonctionnement? Peut-être cela pourrait-il être un marché spécialisé pour cette industrie.

M. Karl Risser Jr.: Nous sommes ouverts à des possibilités comme celles-là, mais je ne peux pas vraiment en parler aujourd'hui.

M. Mario Silva: Merci.

Le président: Merci, monsieur Silva.

Monsieur Brison.

L'hon. Scott Brison: J'aimerais apporter un bref éclaircissement pour mon collègue M. Keddy et pour tout le Comité en expliquant simplement le MFS et la DAA. Certains diraient que si l'on combine les deux, on aura la SFA, mais ce n'est pas ce que je prétends.

Si vous êtes un armateur canadien qui achète un navire norvégien, vous serez admissible au programme d'amortissement accéléré et au mécanisme de financement structuré de la Norvège. Mais si vous achetez un navire canadien, vous devrez choisir entre le MFS ou la DAA. Voilà le problème. Effectivement, pour un acheteur canadien, cela représente un désavantage concurrentiel d'acheter un navire canadien.

Par contre, si vous êtes un acheteur étranger, que vous avez le choix et que vous achetez un navire canadien, vous pourrez être admissible au MFS offert par le gouvernement canadien et être en même temps admissible à la DAA de votre pays.

Voilà donc la question: pour les acheteurs canadiens, le système actuel représente un dissuasif pour ce qui est d'acheter des bateaux à des chantiers navals canadiens. La situation serait corrigée si nous devions permettre aux deux programmes d'être offerts simultanément.

Merci.

•(1030)

Le président: Merci de cette précision.

L'hon. Scott Brison: Monsieur le président, nous pourrions entendre nos experts sur la question.

Le président: Monsieur Brison, je pense que nous avons eu la clarification plus tôt. Je comprends que c'est ainsi que vous voyez la SFA, dans vos propres mots, mais j'aimerais encore une fois céder la parole à Mme Moray.

Trouvez-vous qu'il y a...?

Mme Kei Moray: Je veux seulement clarifier que la DAA concernant les navires est seulement disponible pour les navires construits et enregistrés au Canada.

L'hon. Scott Brison: Mais ce que je veux souligner, et je vais l'expliquer encore une fois, c'est que si on est un acheteur étranger qui achète un navire canadien, on sera admissible au MFS offert par le gouvernement canadien, alors que dans son pays d'origine, ou dans le pays où sa société a été constituée, on pourra encore bénéficier de la DAA.

La plupart des pays en bénéficient. Nos partenaires commerciaux ont de très solides DAA pour les navires. Voilà le hic. Si vous êtes un acheteur canadien et avez le choix, vous serez davantage enclin à acheter d'un constructeur étranger, car vous demeurerez admissible au MFS canadien et à la DAA du pays concerné. Voilà ce qu'il y a.

M. Gerald Keddy: J'invoque le Règlement, monsieur le président, ou plutôt, j'aimerais apporter une précision.

Le président: Très bien, monsieur Keddy.

M. Gerald Keddy: Si cela est exact, alors tout ce que vous dites, monsieur Brison, c'est que les règles du jeu sont équitables. Nous pouvons faire la même chose qu'un acheteur étranger pourrait faire au Canada.

L'hon. Scott Brison: D'autres pays permettent les deux en même temps.

M. Gerald Keddy: Les autres pays ont-ils...

Le président: Madame Moray, puis-je vous demander encore une fois d'apporter des éclaircissements? J'aimerais avoir les commentaires de M. McGee également.

Mme Kei Moray: Bien sûr. Je ne puis me prononcer sur ce que font les autres pays, et je vous ai peut-être mal compris, monsieur Brison, mais j'ai cru vous entendre dire que les acheteurs canadiens pouvaient préférer un navire construit à l'étranger parce qu'ils pourraient obtenir la DAA au Canada.

Non, d'accord. Pourvu que ce soit clair... La DAA au Canada est seulement disponible pour les navires construits et enregistrés ici. Le fait que les acheteurs étrangers puissent se prévaloir de la DAA dans leur pays dépendrait des règles en vigueur chez eux.

M. Gary McGee: Je n'ai rien à ajouter. L'explication, telle qu'elle a été donnée, c'est qu'un acheteur canadien d'un navire construit au Canada a le choix entre le MFS ou la DAA. Je pense que le ministère des Finances a clarifié les règles en ce qui a trait à la DAA, alors je n'ai rien à ajouter.

Le président: Très bien; je pense que c'est maintenant clair pour les membres. Nous allons poursuivre notre série de questions.

M. Allison, pour cinq minutes.

M. Dean Allison (Niagara-Ouest—Glanbrook, PCC): Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier à mon tour les témoins d'être des nôtres aujourd'hui et de nous avoir accordé de leur temps. Monsieur Risser, je suis heureux de vous entendre dire à quel point les Canadiens sont habitués à jouer franc-jeu; ce n'est pas toujours le cas dans le reste du monde.

J'aimerais faire une observation à la suite de la remarque qu'a faite M. Cannis et qui est souvent attribuable à la frustration. Dans la circonscription que je représente, il y a des entreprises viticoles. Tout assouplissement des règles en leur faveur se traduit par des contestations devant l'OMC. Pourtant, il est connu que les viticulteurs étrangers sont largement subventionnés, en France comme ailleurs, mais il est très difficile de le prouver. C'est donc en partie l'objet de ma question.

Ma question s'adresse d'ailleurs autant à M. Risser qu'aux fonctionnaires du ministère. Avons-nous de la difficulté à contester les avantages dont jouissent les industries étrangères? Est-ce que certaines de nos contestations ne sont pas admissibles aux yeux de l'OMC, comme dans le cas de nos viticulteurs, parce que ces pays en ont notamment contourné les règles? Ce n'est pas comme si l'on n'accordait pas d'énormes subventions aux entreprises viticoles françaises et italiennes; il est seulement difficile de le prouver.

Voici donc ma question. Je suis certain que nous le faisons, mais les contestons-nous, ou est-ce que nous avons de la difficulté à le faire parce que les subventions ne sont pas sous une forme reconnue par l'OMC? M. Risser peut commencer, puis...

M. Karl Risser Jr.: Je vais me contenter de vous dire ce que j'en pense, après quoi les responsables pourront vous donner les faits. Je suis tout à fait d'accord avec vous. Vous semblez avoir bien résumé le problème. Il nous est très difficile de démontrer ce qui se fait à l'étranger, alors que le Canada agit avec beaucoup de transparence, de sorte que les autres peuvent facilement documenter leur plainte. Je suis du même avis que vous là-dessus.

M. Dean Allison: D'accord. Merci.

Qu'en pensent les porte-parole du ministère?

M. Emile Rochon (agent de développement sectoriel, Direction de la défense et de la marine, ministère de l'Industrie): Il y a quelques années, l'Union européenne avait déposé une plainte contre la Corée, et beaucoup de pays se sont joints à elle dans cette cause. La plainte a été rejetée, même si la Corée semblait jouir de coûts exceptionnellement bas ou d'avantages extraordinaires par rapport à ses concurrents.

● (1035)

M. Dean Allison: Je vois. Merci. Voilà qui rejoint sensiblement ce que je concevais être le problème.

J'aimerais ajouter un dernier commentaire. Je m'adresse de nouveau à vous, monsieur Risser. Je comprends que vous vous demandiez ce que nous avons fait au cours des dernières années. Encore une fois, je présume qu'il faut attendre de voir ce qui sera entrepris dans les prochaines années. C'est bien beau de dire que nous allons défendre notre souveraineté, protéger nos voies navigables et faire de l'approvisionnement, mais seul le temps nous dira si nous avons réussi à le faire.

J'espère toutefois que vous êtes encouragé, en tant que représentant des entreprises, par la direction que compte prendre le gouvernement. Nous reconnaissons l'importance du rôle de la construction navale dans la défense de notre souveraineté et son exercice dans l'Arctique canadien, comme vous l'avez mentionné. En fonction de ce que vous avez entendu jusqu'à présent, êtes-vous satisfait de la nouvelle orientation du gouvernement?

M. Karl Risser Jr.: Je suis jeune, de sorte qu'il en faut beaucoup pour me décourager. Oui. Je suis satisfait de la nouvelle orientation. Lorsque j'entends des personnes comme Peter MacKay tenir ce genre de discours, je suis rassuré. Il a diffusé l'autre jour un communiqué qui annonçait ces initiatives.

Vous avez bien raison de dire qu'il faudra attendre de connaître les résultats avant d'être fixés, mais je suis encouragé. On a dit, je crois, que nous venions de nous faire un nouvel allié. Si le dossier avance enfin, je serai satisfait. De toute façon, je suis un éternel optimiste; j'essaie de ne pas voir la vie sous un mauvais jour. J'accorde à chacun le bénéfice du doute.

M. Dean Allison: C'est tout à votre honneur. Le problème se pose toujours lorsque nous tentons d'examiner les accords commerciaux, d'en définir les modalités, et ainsi de suite. Je sais qu'il faut entre autres envisager le long terme, et je constate que le problème n'est pas résolu actuellement, mais nous espérons rattraper notre retard tôt ou tard.

Je peux comprendre pourquoi il est difficile de faire confiance au gouvernement. Je ne sais pas s'il faut même le dire. Comme je le mentionnais, je crois que nous allons de l'avant. J'espère que la protection de dix ans laissera suffisamment de temps aux entreprises de construction navale pour s'ajuster et que les autres virages que nous comptons prendre leur faciliteront la tâche. C'est tout ce que j'avais à dire.

M. Karl Risser Jr.: J'aimerais seulement ajouter que nous ne pouvons pas y arriver seuls. Nous avons besoin de votre aide.

M. Dean Allison: Comme vous l'avez dit, l'approvisionnement et la souveraineté, notamment, sont des éléments qui y contribuent.

Le président: Merci, monsieur Allison. Je remercie également les témoins encore une fois.

Voilà qui met fin à la période de questions. Nous avons d'autres points à examiner. Nous allons donc nous en tenir là pour l'instant. La rencontre a été fort utile. Je vous sais gré d'avoir répondu à nos questions avec autant de candeur. La séance d'aujourd'hui s'est très bien déroulée, grâce à la coopération de chacun.

À nouveau, merci beaucoup aux témoins d'être venus malgré le court préavis et de nous avoir permis de puiser à même leur expertise. Merci infiniment.

Nous allons faire une courte pause.

- _____ (Pause) _____
-
- (1040)

Le président: Nous reprenons la séance.

À l'ordre du jour, nous avons des avis de motion. Nous en avons reçu un de M. Brison.

Je vous cède la parole.

- (1045)

L'hon. Scott Brison: Monsieur le président, je vais retirer la deuxième motion, puisque nous avons entendu les fonctionnaires du...

Quant à la première, je propose que le Comité permanent du commerce international demande au ministre de l'Industrie, l'honorable Tony Clement, de se présenter devant le Comité, dans le cadre de l'étude du projet de loi C-2, pour répondre à des questions concernant la situation du secteur de la construction navale au Canada.

Le président: Nous sommes saisis d'une motion. Quelqu'un l'appuie-t-il?

Monsieur Cardin.

[Français]

M. Serge Cardin: Non. Je voulais seulement parler.

[Traduction]

Le président: M. Julian appuie-t-il la motion?

M. Peter Julian: Oui.

Le président: Merci.

Nous allons maintenant les débattre, et le greffier tiendra une liste des interventions. Nous allons commencer par MM. Cardin et Keddy, qui ont manifesté leur désir de prendre la parole tout à l'heure. Si vous voulez intervenir, veuillez le faire savoir au greffier. Nous tiendrons une liste.

Monsieur Cardin, la parole est à vous.

[Français]

M. Serge Cardin: Merci, monsieur le président.

En principe, je suis favorable à cette motion. On pourrait éviter d'en présenter une un peu plus tard.

Pour notre part, nous avons deux préoccupations, et elles ont trait à l'industrie de la construction navale ainsi qu'à la gestion de l'offre en agriculture.

Je me demandais si M. Brison serait intéressé à ajouter le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire. Ça ne doit pas être obligatoirement dans le cadre de la même rencontre, mais on a besoin de ces deux éléments, si on peut qualifier les ministres d'éléments.

[Traduction]

Le président: M. Cardin semble proposer un amendement favorable. Je vais donc demander à l'auteur de la motion s'il l'accepte, sans quoi il faudra se prononcer sur un sous-amendement.

[Français]

L'hon. Scott Brison: L'idée que le ministre de l'Agriculture comparaisse devant nous ne me pose pas problème. Par contre, j'ai entendu dire qu'il n'y avait pas beaucoup de questions sur la gestion de l'offre dans le domaine de l'agriculture. Quoi qu'il en soit, il pourrait être important de profiter de l'occasion pour lui poser des questions dans le cadre de ce comité. Donc, j'appuie cet amendement.

[Traduction]

Le président: Bien. La motion se lit alors comme suit:

Que le Comité permanent du commerce international demande au ministre de l'Industrie, l'honorable Tony Clement, de se présenter devant le Comité, dans le cadre de l'étude du projet de loi C-2, pour répondre à des questions concernant la situation du secteur de la construction navale au Canada et que le Comité demande également au ministre de l'Agriculture de se présenter pour discuter principalement...

Monsieur Cardin, de quoi viendra-t-il nous parler principalement?

[Français]

M. Serge Cardin: J'aimerais qu'on débattre de l'impact éventuel sur la gestion de l'offre.

[Traduction]

Le président: ... l'impact éventuel de l'Accord de libre-échange Canada-AELE sur la gestion de l'offre.

C'est bien cela?

[Français]

M. Serge Cardin: Oui.

[Traduction]

Le président: Parfait. Voilà donc la nouvelle motion dont nous sommes saisis. Il ne s'agit pas d'un amendement à la motion initiale. Nous reprenons maintenant le débat là où nous l'avons laissé, en respectant la liste.

La parole va donc maintenant à M. Keddy.

M. Gerald Keddy: Monsieur le président, sauf votre respect, n'oublions pas que nous sommes le Comité du commerce international. Notre ordre de renvoi ne nous permet pas d'inviter à comparaître d'autres ministres.

Selon moi, non seulement la motion est-elle irrecevable, mais elle est également nuisible. Elle vise à retarder nos travaux. Nous avons déjà débattu de l'AELE fort longuement. Il faut passer à l'examen article par article, et non pas en rester au stade de l'audition de témoins. Nous avons parlé de la gestion de l'offre. Nous avons entendu le point de vue des constructeurs de navire. La question a été débattue.

Nous pouvons nous éterniser sur la question en proposant des motions, mais cela n'ajoutera rien au débat. Par ailleurs, si les députés s'intéressaient à la construction navale, le ministre de l'Industrie a comparu mardi devant le Comité de l'industrie pendant deux heures à propos du budget, et il était alors possible de lui poser des questions. C'était l'occasion rêvée de l'interroger sur la construction navale particulièrement ou de demander à quelqu'un de le faire.

Je me demande vraiment si nous sommes habilités à inviter le ministre d'un autre portefeuille à comparaître devant le Comité.

•(1050)

Le président: D'accord. En ce qui concerne la motion, j'ai décidé qu'elle était recevable, mais vous êtes libre de contester la décision de la présidence. Je crois que nous sommes bel et bien autorisés à faire une pareille demande. Quant aux points que vous soulevez, je précise que rien n'oblige le ministre à accepter notre invitation, mais que nous avons parfaitement le droit d'inviter toutes les personnes que nous voulons faire témoigner.

M. Gerald Keddy: D'accord.

Le président: Je suis d'avis que la motion est recevable.

Monsieur Cannis.

M. John Cannis: À quel ministre M. Keddy fait-il allusion?

Le président: Il est question du ministre de l'Industrie.

Avez-vous autre chose à ajouter, monsieur Keddy?

M. Gerald Keddy: Non. Je crois que c'est très clair. Nous pouvons continuer à débattre de la question, monsieur le président, et prolonger la discussion. Au bout du compte, il y aura toujours des insatisfaits, mais il faudra tôt ou tard passer au vote.

Le président: Nous reprenons le débat sur la motion visant la comparution du ministre de l'Industrie devant le Comité, puis celle du ministre de l'Agriculture.

La parole est maintenant à M. Cannan.

M. Ron Cannan: Monsieur le président, j'estime également que la motion est recevable parce que, comme vous l'avez dit, le Comité est habilité à inviter les témoins de son choix.

J'ai une question qui s'adresse plutôt au greffier. La motion, telle qu'elle est libellée actuellement, ne fait qu'inviter les ministres. Comme le président l'a dit, ils ne sont pas tenus de se présenter. De là ma question: l'invitation est valable jusqu'à quand? Je crains que nous ne retardions l'adoption de l'accord. Comme on l'a mentionné, nous en avons débattu, et je respecte l'opinion des nouveaux membres du Comité qui souhaitent entendre le plus de nouveaux témoins possible afin d'être en mesure de prendre une décision bien éclairée. Je propose donc un amendement favorable; invitons-les à la prochaine séance du Comité, qui a lieu le 24 février.

Le président: Je vais demander à M. Brison ce qu'il en pense avant que nous reprenions l'ordre prévu des interventions, puisque vous avez fait directement allusion à la motion et que vous avez proposé un amendement favorable. Le suivant à prendre la parole sera M. Julian, mais je vais d'abord demander à M. Brison de vous répondre.

L'hon. Scott Brison: À ce sujet, si le projet est une de ses priorités, le gouvernement peut faire en sorte que les ministres de l'Industrie et de l'Agriculture comparaissent devant le Comité. Cependant, soyons clairs: le Comité a notamment la responsabilité d'étudier les répercussions éventuelles des accords commerciaux dans tous les secteurs.

Nous nous efforçons simplement d'examiner le nouveau projet de loi. Il s'agit bien d'un nouveau texte de loi, puisqu'il est mort au *Feuilleton* lorsque le Parlement a été dissout.

Le Comité inclut des députés nouvellement élus qui n'ont jamais siégé à un comité auparavant et d'autres députés qui n'en faisaient pas partie durant la dernière législature. Nous avons une responsabilité fiduciaire, soit d'exercer notre rôle avec diligence. La motion ne se veut pas dilatoire. Il s'agit simplement d'accomplir notre mandat en tant que parlementaires.

Lorsque nous avons affaire à des agriculteurs de secteurs soumis à la gestion des approvisionnements, je veux être en mesure d'affirmer que nous avons posé ces questions. Lorsque nous rencontrons des constructeurs de navire ou des gens de ce secteur, je veux pouvoir dire que nous l'avons fait. Ne ratons pas la seule occasion de le faire. Je le répète, la motion n'a absolument rien de dilatoire.

M. Gerald Keddy: La question a été soulevée lors des dernières séances.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, la manière d'aborder la question chez les conservateurs me laisse un peu perplexe. Depuis que le projet de loi a été adopté en première lecture, nous n'avons entendu qu'un seul témoin externe à propos de l'AELE. Souvenez-vous que nous n'avons pas invité de témoins à ce sujet lors de la dernière législature. C'est en partie la raison pour laquelle le projet de loi est mort au *Feuilleton*. Nous n'avons entendu qu'un seul témoin, Karl Risser, à ce propos.

M. Brison a tout à fait raison. Si nous voulons assumer nos responsabilités envers les Canadiens, la moindre des choses est d'entendre plus d'un témoin externe.

La tournure qu'a prise le débat me préoccupe, puisqu'après avoir entendu un seul témoin, les conservateurs semblent vouloir le faire adopter à toute allure. Cela me déconcerte; les répercussions sur les emplois canadiens sont pourtant considérables.

Quant à la motion de M. Brison, je ne conçois aucune raison pour laquelle l'on puisse s'y opposer. Elle vise simplement à ce que le Comité fasse son travail. Cependant, si les conservateurs nous reçoivent de la même façon chaque fois que nous tentons d'inviter des témoins et qu'ils essaient de faire adopter le projet de loi à toute allure, quelles qu'en soient les conséquences, j'ai raison de m'inquiéter.

Monsieur le président, mes observations s'adressent au secrétaire parlementaire. À la Chambre, le ministre du Commerce international a déclaré qu'il nous fallait parler aux personnes qui ont soulevé des questions à propos de l'AELE. Il a dit qu'elles avaient peut-être changé d'idée.

La responsabilité du Comité est de rappeler ces témoins et de voir si c'est le cas. Le ministre semblait le laisser entendre — que les gens ont changé d'avis à propos de l'accord.

En tant que comité, nous avons le devoir de travailler avec diligence et de nous acquitter de notre responsabilité fiduciaire envers les Canadiens, ce qui signifie qu'il faut entendre des témoins. Les conservateurs, le gouvernement minoritaire, vont devoir comprendre que nous allons faire notre travail et dresser une liste de témoins.

La motion relève du bon sens, et c'est pourquoi je l'ai appuyée. Je crois que M. Brison la met de l'avant en usant de la prudence que doit avoir un membre du Comité. De là à affirmer que le Comité a fait l'examen du projet de loi — je suis désolé, mais ce n'est pas le cas. Nous n'avons entendu qu'un témoin externe jusqu'à présent, en deux législatures.

Sauf votre respect, en ce qui a trait au projet de loi, il nous faut prendre nos responsabilités, ce qui signifie que nous interrogerons des témoins et que nous allons nous pencher sur les répercussions de l'accord.

•(1055)

Le président: Merci, monsieur Julian.

Monsieur Cannis.

M. John Cannis: Je vous remercie, monsieur le président.

Je serai bref en vous disant seulement que je fais miens les propos de mon collègue, Scott Brison. Qui plus est, je ne suis souvent pas d'accord avec le NPD, mais je dois dire que, pour une fois, les commentaires de M. Julian reprennent ce que j'allais dire, mot pour mot. Je suis tout à fait du même avis.

J'estime que la motion est recevable, mais en ce qui a trait à la présence d'un autre ministre, je ne crois pas qu'il soit sage de faire comparaître les deux ministres devant le Comité pendant la même séance, et je doute que nous ayons assez de temps pour le faire. Je propose d'y remédier en organisant deux séances distinctes pour entendre les deux ministres individuellement.

En outre, j'aimerais souligner ceci. La construction navale continue de relever de ce ministère. Du moins, c'était le cas lorsque j'étais secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie. Est-ce toujours le cas? Le secrétaire parlementaire pourrait-il me répondre?

Dans l'affirmative, il serait alors sensé de faire comparaître le ministre compétent en matière de construction navale, contrairement à ce que semble avoir dit mon collègue, le secrétaire parlementaire. Il importe que nous l'interrogeons. Comme M. Julian l'a clairement souligné, nous avons des questions à poser et nous ne pouvons pas nous limiter à un seul témoin.

Je crois que c'est la responsabilité du Comité, sans quoi comment voulez-vous qu'on puisse regarder les intéressés dans les yeux par la suite? Que ce soit des gens de ma circonscription de Scarborough ou d'ailleurs, là n'est pas la question; ils se tourneraient vers moi de toute façon, qu'ils viennent de Nouvelle-Écosse ou d'ailleurs. Je suis dans l'obligation de leur dire la vérité, et je n'aurais pas la conscience tranquille si je leur disais que je n'ai pas entendu de témoins et que je n'ai pas fait mon travail.

Voilà le fond de ma pensée, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Cannis.

Monsieur Cannan.

M. Ron Cannan: Merci, monsieur le président.

M. Julian affirme que nous n'avons entendu qu'un seul témoin à propos de la mesure législative, mais j'aimerais apporter une nuance.

Ma question s'adresse aux analystes. Ce qu'il avance est exact, mais peut-être pourriez-vous nous faire la distinction entre le rapport

que nous avons déposé après avoir entendu les témoins et le projet de loi. D'après ce que je comprends, le contenu est le même, et nous discuterions des mêmes éléments. La différence, c'est qu'il est maintenant question du projet de loi. Les analystes peuvent-ils clarifier la question, s'il vous plaît?

Le président: Si vous voulez en débattre, oui, le Comité a effectivement entendu plusieurs témoins. Nous avons entendu des témoignages portant sur l'accord pendant des mois. En théorie, nous n'avons pas examiné le projet de loi en tant que tel ou entendu de témoins à ce sujet parce que le Comité a terminé son rapport sur l'AELÉ avant qu'un projet de loi ne soit déposé.

Aujourd'hui, nous avons entendu M. Risser, qui a témoigné deux fois sur le même sujet. Cependant, la première fois, il s'agissait du rapport du Comité, et non du projet de loi sur l'AELÉ comme aujourd'hui.

En principe, M. Julian a donc parfaitement raison. Le sujet reste le même, mais le dernier examen ne portait pas sur le projet de loi comme tel, mais bien sur le texte de l'accord, que nous avons longuement débattu et pour lequel nous avons entendu des témoins et déposé un rapport au Parlement.

J'espère que ces précisions vous sont utiles.

•(1100)

M. Ron Cannan: Oui, dans une certaine mesure. Les analystes pourraient toutefois clarifier, alors, ce qu'est la différence entre l'accord et le projet de loi.

Le président: D'accord. Je vais demander à M. Holden de vous répondre.

M. Michael Holden (attaché de recherche auprès du comité): Le projet de loi vise simplement la mise en oeuvre des conditions de l'accord.

M. Ron Cannan: Quelle est la différence?

M. Michael Holden: Il y a, d'une part, l'accord, et d'autre part, le projet de loi. Nous ne pouvions pas prévoir à ce moment-là quelle serait la teneur du projet de loi, alors...

M. Ron Cannan: Il s'agit de sa mise en oeuvre.

M. Michael Holden: C'est exact.

M. Ron Cannan: Nous parlons donc des mêmes éléments en théorie.

Le président: Le projet de loi vise la mise en oeuvre de ce dont nous avons déjà discuté, mais encore une fois, il faut tenir compte de la subtilité qu'a soulevée M. Julian.

Monsieur Keddy.

M. Gerald Keddy: Je remercie M. Cannis pour ses observations. Je suis conscient de la responsabilité qu'a le gouvernement de rendre des comptes.

Ce que j'avance, monsieur Cannis, c'est que nous avons tout simplement examiné le texte de l'AELÉ dans le détail et qu'il n'a subi aucune modification depuis lors. Le texte de loi tient compte, dans la mesure du possible, des parties portant sur la construction navale et sur la gestion de l'offre.

Nous avons aussi une autre obligation. Nos quatre partenaires sont prêts à signer l'accord. Le Canada connaît un ralentissement économique et il importe donc de préserver les emplois et de saisir les opportunités qui se présentent. Nous avons l'occasion de continuer à redresser la balance commerciale. Pour ces raisons, je suis toujours d'avis qu'il faut faire avancer le dossier le plus rapidement possible.

Je comprends la nécessité d'en débattre, mais passons au vote. Si la majorité des membres du Comité l'emporte et désire continuer à inviter des témoins, c'est ce que nous ferons, tout simplement.

Le président: Je suis désolé, mais c'est tout le temps que nous avons. Un autre comité attend que se libère la salle. Je mettrais la

motion aux voix, mais je crois que d'autres membres veulent poursuivre le débat sur la motion. Je ne peux pas mettre la motion aux voix si d'autres personnes tiennent à poursuivre la discussion.

[Français]

M. Serge Cardin: Demandez le consentement unanime.

[Traduction]

Le président: Malheureusement, je dois lever la séance. Nous reprendrons le débat le 24 février.

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :
Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:
<http://www.parl.gc.ca>**

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

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.