



CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 137 • NUMÉRO 089 • 1^{re} SESSION • 37^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le lundi 1^{er} octobre 2001

—

Présidence de l'honorable Peter Milliken

TABLE DES MATIÈRES

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

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

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Le lundi 1^{er} octobre 2001

La séance est ouverte à 11 heures.

Prière

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

● (1100)

[Traduction]

LES CRÉDITS

M. John Williams (St. Albert, Alliance canadienne) propose:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait mettre en oeuvre toutes les recommandations du 51^e rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre présenté lors de la première session de la 36^e législature et intitulé «L'étude des crédits: Boucler la boucle du contrôle».

—Monsieur le Président, j'aborde ce matin un sujet cher à mon coeur, en l'occurrence faire en sorte que le Parlement fasse véritablement le travail qui lui a été confié. Je fais mention du rapport intitulé «L'étude des crédits: Boucler la boucle du contrôle».

Préparé au cours de la 35^e législature, ce rapport a connu depuis une période de gestation lente. Il a été rédigé par la whip adjointe du gouvernement, la députée d'Ottawa Ouest—Nepean, et par moi-même. Le secrétaire d'État pour la région Asie-Pacifique, le député de Winnipeg Nord—St. Paul, a également contribué de façon substantielle à la préparation de ce document. Des député du Bloc québécois et du NPD sont aussi intervenus. Ne constituant pas un parti lors de la 35^e législature, les conservateurs n'étaient pas présents à la table. Néanmoins, tous les partis ont appuyé le rapport. Par la suite, il a été déposé devant le Comité de la procédure et des affaires de la Chambre, où il a fait l'objet d'un appui unanime avant d'être déposé à la Chambre.

J'aimerais faire des observations sur deux éléments du rapport lui-même. Dans l'introduction, on souligne:

La procédure établie aux fins de l'étude des crédits à la Chambre des communes vise essentiellement deux fins. D'une part, pour poursuivre ses activités, l'administration publique doit avoir une quelconque garantie que ses demandes de fonds obtiendront une réponse avant certaines dates fixes.

Personne ne remet cela en question, et le gouvernement s'assure qu'il a l'argent quand il le veut et d'un coup.

L'autre point, c'est que le Parlement doit aussi avoir des chances raisonnables d'examiner les demandes avant qu'elles ne soient approuvées.

Le rapport parle également de la nécessité pour le Parlement de demander des comptes au gouvernement. Cela compte parmi les principaux rôles que le Parlement doit jouer dans notre régime démocratique.

Cela conduit à la motion visant à l'adoption du rapport. Quelque 51 recommandations différentes contenues dans le rapport permettent de s'assurer que le Parlement contrôle et supervise de façon

efficace les prévisions budgétaires avant qu'elles ne soient approuvées et que le gouvernement n'obtienne l'argent qu'il désire.

Malheureusement, depuis quelques années, nous avons permis que l'autorité du Parlement soit minée. Nous avons permis que notre pouvoir sur les deniers publics soit transféré au gouvernement et notre Chambre ne devient malheureusement rien de plus qu'une tribune, un endroit où on ne fait qu'approuver automatiquement les dépenses de 170 milliards de dollars que le gouvernement effectue tous les ans.

Permettez-moi de vous citer ce que la vérificatrice générale a déclaré la semaine dernière devant le Comité des comptes publics. Elle a dit:

Essentiellement, je m'inquiète du fait que le Parlement ne dispose que de peu de moyens pour tenir le gouvernement responsable...

La vérificatrice générale est très inquiète. Son prédécesseur a également déclaré ceci dans son rapport de décembre 2000:

Après que des cas de gaspillage et de mauvaise gestion ont été découverts et réglés, il est décourageant de voir réapparaître, comme l'hydre légendaire, des incidents semblables.

Il a également dit:

Toutes les dépenses gouvernementales devraient recevoir la sanction du Parlement.

Il est évident que ce n'est pas le cas actuellement.

Il a ajouté:

Le principe voulant que le Parlement soit le gardien de la bourse publique fait donc partie du paysage constitutionnel du Canada depuis la création du pays.

Tout cela est remis en question.

En 1977, le vérificateur général de l'époque, M. J.J. MacDonell, a averti que le Parlement perdait le contrôle sur les deniers publics.

Le Parlement ne devrait jamais perdre ce contrôle. C'est la raison pour laquelle nous sommes ici. L'institution du Parlement sert à s'assurer qu'en tant que parlementaires, les représentants élus du peuple demandent des comptes au gouvernement sur la façon dont il dépense 170 milliards de dollars tous les ans.

● (1110)

C'est beaucoup de deniers publics. Les Canadiens méritent de savoir que quelqu'un veille au grain afin d'assurer qu'ils en ont pour leur argent.

Initiatives parlementaires

Nous entendons chaque jour des cas de gaspillage et de dépenses inutiles. Des fonds sont même dépensés sans l'approbation du Parlement. Avant les élections, le gouvernement a débloqué des crédits de 1,3 milliard de dollars en vue d'aider les Canadiens à absorber les coûts du chauffage. Il a dépensé cet argent sans l'approbation du Parlement, pour la lui demander une fois le fait accompli et les chèques émis. Les choses ne peuvent pas se passer comme ça.

Comme les députés le savent, j'ai publié un rapport sur le gaspillage faisant ressortir certains cas où le gouvernement a dilapidé des deniers publics en bourses et en contributions de toutes sortes de façon insignifiante et incompétente. Je me souviens notamment du cas d'une personne qui a reçu 15 000 \$ pour accrocher des animaux morts à des branches d'arbre au Manitoba. Comment pouvons-nous tolérer ça? Et pourtant, ça continue.

Cette institution a le devoir d'assurer que ces choses ne se produisent plus, ou du moins qu'elles se produisent le moins souvent possible.

Permettez-moi de faire une courte leçon d'histoire. Avant la Grande Charte, le roi était un dictateur autocrate absolu. Il n'avait qu'à désirer voir la tête d'un de ses sujets tranchée pour que son désir devienne réalité. Les gens se sont mis à dire que les choses ne sauraient se passer ainsi sans qu'ils soient consultés d'abord. C'est alors que fut créée la Grande Charte en Angleterre, établissant que les gens, c'est-à-dire l'aristocratie, devaient être consultés. Vint ensuite la Chambre des communes, où nous sommes aujourd'hui. La Grande Charte disait aussi que le gouvernement ne peut agir sans l'autorité de cet endroit.

Le roi avait le conseil privé, formé de ses conseillers. Un jour où il se sentait particulièrement futé, il a pensé que les députés seraient plus disposés à écouter les conseils d'une personne qu'il choisirait au sein de la Chambre des communes, une personne imposante. Résultat, nous avons aujourd'hui le premier ministre et son cabinet qui occupent la première rangée. C'est donc ainsi, par procuration, que le roi s'est faufilé pour reprendre sa place et contrôler la Chambre.

Malheureusement, les députés d'arrière-ban de ce côté-là de la Chambre pensent qu'ils font partie du gouvernement, et les députés de ce côté-ci aspirent à en faire partie un jour. Nous oublions que le rôle de l'institution à laquelle nous appartenons tous est d'obliger le gouvernement à rendre des comptes. Ce n'est pas ce qui se produit depuis des années et cela donne maintenant une situation assez déplorable.

De quoi parlons-nous pendant les travaux des subsides? Premièrement, comme je l'ai souligné, il y a eu des dépenses d'environ 170 milliards de dollars. Toutefois, ce que ne savent pas la vaste majorité des Canadiens, c'est que la Chambre des communes ne se prononce que sur une fraction des dépenses correspondant à environ 50 milliards de dollars. Le reste du montant, soit 120 milliards de dollars, est dépensé sans la moindre consultation du Parlement. Certains pourront se demander comment il peut en être ainsi. C'est en raison de la façon dont nous adoptons les mesures législatives. Cela tient habituellement à une disposition qui affecte à tout jamais de l'argent à un nouveau programme. Ce programme ne revient jamais à la Chambre aux fins d'un vote, d'une approbation, d'un débat ou d'une discussion.

Selon moi, lorsque le pouvoir de dépenser est inclus dans la mesure législative, il devrait être revu dans le cadre d'un examen du programme. Tous les cinq à dix ans, il devrait faire l'objet d'une évaluation pertinente qui consisterait à répondre à quatre questions

simples. Premièrement, voulons-nous que ce programme se poursuive et, le cas échéant, quelle est la politique gouvernementale à laquelle il est censé correspondre dans la société? S'il ne corrige aucun problème dans la société, on pourrait s'interroger sur l'existence même de ce programme.

Il faut d'abord déterminer la politique gouvernementale à laquelle est censé correspondre le programme. Cela étant fait, nous pouvons poser la deuxième question. Dans quelle mesure contribue-t-il à résoudre le problème ciblé? S'il présente des lacunes ou des manquements, nous les corrigeons.

Nous posons ensuite la troisième question. Le programme est-il efficace? Dans l'univers complexe et changeant dans lequel nous vivons, il faut aussi poser la question suivante: Peut-on atteindre les mêmes résultats en adoptant une solution différente ou améliorée?

Si l'on posait ces quatre simples questions pour tous les programmes, on sauverait des sommes énormes parce que cette façon de procéder assurerait la reddition de comptes, accroîtrait l'efficacité et mettrait l'accent sur les points importants, de telle manière que les programmes correspondent à ce que veulent vraiment les Canadiens. Les dépenses sont de l'ordre de 120 milliards de dollars et nous pourrions littéralement économiser des milliards de dollars.

● (1115)

Nous parlons aussi de dépenses fiscales. En 1992, par exemple, le vérificateur général a estimé qu'en 1985 les dépenses fiscales atteignaient 28 milliards de dollars annuellement.

Qu'est-ce qu'une dépense fiscale? Il s'agit d'une déduction effectuée dans la déclaration de revenus, par les personnes qui cotisent à un REER, par exemple. Ces déductions ne figurent jamais comme recettes du gouvernement, ni comme dépenses. Il s'agit simplement d'une déduction effectuée dans la déclaration de revenus. Aussi, nous estimons qu'il y aurait lieu d'évaluer ces dépenses fiscales pour s'assurer qu'elles valent le coup. S'agit-il simplement de cadeaux que le gouvernement fait pour obtenir plus de votes? La chose peut prêter à confusion. Je veux seulement m'assurer qu'une dépense fiscale est rentable et nous voulons évidemment encourager les gens à épargner en vue de leur retraite au moyen des déductions applicables à leur régime enregistré d'épargne-retraite. Nous voulons inciter les gens à épargner en vue de leur retraite. C'est pourquoi nous leur accordons une déduction d'impôt, mais il faut l'analyser pour s'assurer qu'elle rapporte autant que ce qu'elle coûte.

Nous parlons aussi des garanties de prêt. Les garanties de prêts paraissent dans les prévisions de dépenses publiques comme une dépense d'un dollar, mais qui peut dissimuler un élément de passif éventuel de centaines de millions de dollars. On n'en connaît pas le montant tant que le prêt ou la garantie ne devient pas irrécouvrable et que le gouvernement ne se présente pas de nouveau devant le Parlement pour demander des centaines de millions de dollars. Mais alors, il est trop tard; le bateau a coulé et l'argent est perdu. Nous devons pouvoir évaluer ces garanties de prêt au moment où elles sont accordées, afin de nous assurer qu'il s'agit de mesures prudentes et éclairées et qu'elles contribuent à la prospérité du pays. Si c'est le cas, il n'y a aucun problème, mais la Chambre doit avoir le droit d'examiner ces garanties de prêt.

Initiatives parlementaires

Nous parlons aussi de dépenses nettes par opposition aux dépenses brutes. Maintenant que le gouvernement procède à d'importants recouvrements de coûts et qu'il n'indique que les montants nets, le Parlement doit être mis au courant de toute la situation, c'est-à-dire les dépenses brutes, les recouvrements nets et les montants payés par le gouvernement. Là encore, le vérificateur indique, dans son rapport d'octobre 2000, que le fait de déduire les dépenses nettes des dépenses brutes peut générer une information financière qui induit en erreur.

Il y a ensuite les sociétés d'État qui n'ont jamais fait l'objet d'un examen approfondi de la part de cet endroit. En 1999-2000, les sociétés d'État nous ont coûté près de 4 milliards de dollars, pourtant c'est une question dont on n'a jamais débattu dans cet endroit. Un grand nombre de ces sociétés ne sont même pas tenues de faire rapport à la Chambre. Je pense qu'il est temps que le Parlement surveille les opérations des sociétés d'État comme le reste.

En plus des dépenses non prévues par la loi, que nous examinons plus ou moins à la Chambre encore que des améliorations restent à faire, il y a les dépenses législatives, les sociétés d'État, les dépenses fiscales et les garanties d'emprunt, cinq points que doit examiner la Chambre avant de donner son approbation et d'octroyer des crédits au gouvernement. Nous ne voulons pas dire qu'il faut réduire ces dépenses. Tout ce que nous voulons dire, c'est que nous voulons pouvoir poser les questions qui s'imposent. Si nous sommes convaincus que les dépenses en question sont légitimes et dans l'intérêt des Canadiens, je suis sûr que la Chambre ne s'y opposera pas. À ce stade, l'examen de ces questions est superficiel, voire inexistant. Cela doit changer.

C'est la raison pour laquelle la motion demande la création d'un nouveau comité, le Comité du budget des dépenses, qui ferait pendant au Comité des comptes publics. Le Comité des comptes publics est chargé d'examiner rétrospectivement les problèmes, notamment de gestion. Le Comité du budget des dépenses, lui, analyserait les dépenses avant qu'elles ne soient approuvées et aiderait les autres comités à faire leur travail, à acquérir une certaine expérience et un certain savoir, à poser les questions appropriées au gouvernement, à inviter les ministres et sous-ministres compétents à comparaître pour leur demander à quoi seront consacrés les fonds, enfin à juger si les dépenses sont légitimes ou non.

• (1120)

Cela pourrait être fait au moyen d'une meilleure évaluation de programmes. La présidente du Conseil du Trésor a fait un petit pas dans cette direction en instaurant une nouvelle politique de vérification et d'évaluation l'année dernière. Je l'encouragerais à hâter le pas, toujours dans cette même direction, afin de s'assurer que les Canadiens en ont pour leur argent.

Je pourrais parler longuement de cette question, mais il faut ramener au Parlement l'idée que l'on doit rapatrier le pouvoir qu'on a laissé nous échapper. Y a-t-il une meilleure façon de nous assurer que les Canadiens d'un bout à l'autre du pays en ont pour leur argent? La notion de reddition de comptes est essentielle à l'efficacité, l'honnêteté, l'intégrité et tout ce qui est bon dans le monde. Les personnes qui ne rendent pas compte de leurs actes s'écartent parfois du droit chemin. Avec elles, tout peut arriver. Il existe des dictateurs dans le monde qui ne rendent de compte à personne. Les pays où ils règnent sont le théâtre de massacres, de faillites, de fraudes et de corruption. Il s'y commet toutes sortes de crimes.

Pour empêcher ce genre de choses, il faut avoir un gouvernement responsable, qui n'agit pas au gré de ses caprices mais en suivant la

règle de droit. C'est ainsi que l'obtient un bon gouvernement, et c'est ce que je veux pour les Canadiens.

J'ai commencé mon intervention en disant que les auteurs du rapport étaient la whip en chef du gouvernement, le secrétaire d'État, d'autres députés de la Chambre ainsi que moi-même. Je n'étais pas président du Comité des comptes publics à l'époque, comme je le suis depuis quelques années. Le rapport a été soumis ensuite au Comité de la procédure et des affaires de la Chambre, où il a joui de l'appui de tous les partis. Il a reçu un appui unanime, monsieur le Président. Je vous prierais donc de demander, et je suis sûr que vous l'obtiendrez, le consentement unanime de la Chambre pour appuyer la motion.

Le président suppléant (M. Bélair): Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

[Français]

M. Odina Desrochers (Lotbinière—L'Érable, BQ): Monsieur le Président, il me fait plaisir aujourd'hui de prendre la parole au sujet de la motion présentée par mon collègue de St. Albert, l'actuel président du Comité permanent des comptes publics où je siège depuis un an, dans le cadre du deuxième mandat que m'a accordé la population de Lotbinière-L'Érable.

J'ai donc eu l'occasion, à maintes reprises, de commenter les rapports du vérificateur général, particulièrement ceux de M. Denis Desautels, qui a quitté ses fonctions au printemps dernier.

Dans ses nombreuses interventions, M. Desautels a pointé du doigt les comportements de l'actuel gouvernement, notamment le système comptable utilisé par le ministre des Finances, critiqué souvent pour son manque de précisions dans l'énoncé des budgets qu'il a présentés ici même, à la Chambre des communes, depuis sa nomination à l'automne 1993.

En mars dernier, M. Desautels, dans un document intitulé «Le point sur une décennie au service du Parlement», faisait état de son expérience comme vérificateur général, en concluant que le pouvoir des élus quant aux choix budgétaires et au suivi budgétaire avait considérablement diminué. Il exprimait de sérieuses réserves à propos de la création de nombreuses sociétés d'État ou agences pour remplacer des ministères en place.

La création de ces nouveaux organismes gouvernementaux l'empêchait indirectement de bien faire son travail, étant donné les restrictions administratives incluses dans les statuts et règlements de ces organismes.

J'aimerais attirer votre attention sur les commentaires suivants de M. Desautels, d'abord sur l'imputabilité des sociétés d'État:

J'invite le Parlement à jouer un rôle plus actif en demandant aux sociétés d'État de rendre compte de leur rendement, de leur efficacité à remplir leur mandat et de la pertinence continue de celui-ci.

Sur la question du contrôle et de la reddition des comptes, il poursuit en disant:

Étant donné que le gouvernement confie de plus en plus la prestation de services à des entités sans lien de dépendance, il est essentiel qu'il établisse des dispositions de contrôle et de reddition de comptes appropriées. Je lui recommande fortement de s'inspirer du cadre redditionnel et de contrôle mis en place pour les sociétés d'État, lequel a donné de bons résultats, et d'établir, de la même façon, de nouveaux modes de prestation de services et mécanismes de régie, dont un bon nombre sont maintenant utilisés sans qu'il existe un régime de responsabilisation et de contrôle approprié.

Initiatives parlementaires

L'inquiétude de M. Desautels sur la création de sociétés d'État ou d'agences pour remplacer les ministères se traduit bien dans le prochain commentaire:

Enfin, lorsque le gouvernement fédéral procède à une réorganisation, il doit s'assurer qu'il ne crée pas de nouveaux problèmes. En 1997, il a établi l'Agence canadienne d'inspection des aliments en tant qu'employeur distinct, en fusionnant des secteurs d'Agriculture et Agroalimentaire Canada, de Santé Canada et de Pêches et Océans.

Ces trois ministères ont transféré plus de 4 500 employés à la nouvelle agence ainsi qu'un budget annuel d'environ 330 millions de dollars. L'Agence jouit d'une certaine liberté pour gérer ses finances et ses ressources humaines et passer des marchés, mais en retour, elle doit améliorer sa reddition de comptes en préparant un plan d'entreprise comprenant des objectifs et des attentes en matière de rendement ainsi qu'un rapport annuel faisant état de ses réalisations véritables. Après trois ans, l'Agence ne présente toujours pas un tableau clair et complet de son rendement qui peut remettre au Parlement et à d'autres parties d'évaluer la mesure dans laquelle elle joue son rôle.

Pour ce qui est de la nouvelle Agence des douanes et du revenu du Canada, M. Desautels s'attendait, cette fois-ci, à des résultats encore plus concrets:

L'Agence des douanes et du revenu du Canada a été créée dans le but précis, encore une fois, d'améliorer les services offerts aux Canadiens. En effet, les contribuables admissibles veulent obtenir plus rapidement leur crédit d'impôt pour enfants, les importateurs souhaitent que l'on accélère le dédouanement des marchandises à la frontière et les contribuables constitués en société voulaient des vérifications plus expéditives. La structure mise en place pour gérer la nouvelle agence semble solide, mais celle-ci devrait présenter son premier rapport sur le rendement un peu plus tard cette année.

Ce rapport n'est toujours pas déposé.

L'ex-vérificateur général notait également que le gouvernement doit assurer une saine gestion de ses activités et soutenir ses ministères à cet effet. Je cite encore M. Desautels:

Le gouvernement fédéral n'a pas, comme les sociétés, de siège social; le régime politique canadien attribue individuellement aux ministres du Cabinet la responsabilité de nombreuses activités gouvernementales et collectivement, la responsabilité de nombreuses décisions importantes. Toutefois, pour être efficace, le gouvernement doit coordonner la gestion de ses activités et aider les ministères à améliorer leurs pratiques de gestion.

• (1125)

M. Desautels a parlé également de son souci de transparence des sociétés d'État et de leurs finances. Je complète avec les dernières remarques du vérificateur général. Sur la nécessité de transparence, il disait:

Les examens spéciaux, les rapports sur le rendement des agences et le rapport financier annuel du ministre des Finances pourraient tous être utilisés pour rendre les activités du gouvernement plus transparentes aux yeux des Canadiens.

Si j'ai pris le temps d'énumérer quelques grandes lignes du rapport marquant le départ de M. Desautels, c'est que la motion débattue aujourd'hui dans cette Chambre rejoint les remarques de l'ex-vérificateur général. En effet, dans le cadre de cette motion, nous abordons maintenant le rapport intitulé «Boucler la boucle du contrôle», un rapport déposé par le Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, qui propose une solution pour renforcer le suivi des budgets de dépenses de chacun des comités permanents de la Chambre des communes.

Dans son introduction, le rapport allègue que selon plusieurs témoins, les ministères et les fonctionnaires considèrent souvent la comparution devant un comité pour discuter du budget des dépenses comme étant une véritable épreuve. Parfois, les députés ne semblent pas être conscients des efforts déployés par les ministères pour assurer leurs services malgré les compressions, ou encore de la difficulté des décisions à prendre au moment de fixer les plans et les priorités.

Souvent, dans les comités, les témoins et experts débattent des grandes orientations politiques, des grandes lignes d'action, en

passant rapidement sur toute la question du suivi des dépenses. Le rapport est clair à ce sujet lorsqu'il décrit que depuis 1968, ce sont les comités permanents de la Chambre qui ont examiné le budget des dépenses. C'est la façon la plus efficace de soumettre les demandes gouvernementales relatives aux crédits à l'examen détaillé qui s'impose. Toutefois, il est clairement établi qu'au cours des dernières années, les comités permanents n'ont consacré que peu d'efforts à cet aspect de leur travail.

Revenons maintenant aux recommandations du rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre. Le comité chargé d'analyser cette situation y va de trois objectifs, soit d'accroître la participation de chacun des députés aux travaux concernant les prévisions budgétaires et les crédits, de renforcer la capacité de la Chambre de demander des comptes au gouvernement, et de mieux examiner les dépenses projetées par le gouvernement.

Car, selon l'organisation actuelle, le budget des dépenses de chaque ministère et organisme est renvoyé automatiquement au comité permanent compétent. Bien que fort logique, cette façon de faire a obtenu des résultats très décevants. Il faudrait donc, tel qu'indiqué dans le document de travail débattu aujourd'hui, créer un nouveau comité avec un mandat et des objectifs très précis, soit le Comité permanent du budget des dépenses.

Ce nouveau comité aurait comme mandat d'examiner le processus d'examen des crédits et du budget des dépenses en plus de présenter, au moins une fois l'an à la Chambre, un rapport sur leur fonctionnement et leur amélioration; de fournir conseils et soutien sur demande aux comités permanents qui étudient le budget des dépenses; d'examiner certaines prévisions budgétaires et des dépenses de programmes relevant de plusieurs ministères et organismes, avec l'approbation et le soutien des comités permanents compétents; d'examiner les mécanismes utilisés par les sociétés d'État pour faire rapport à la Chambre et à ses comités de leurs dépenses annuelles projetées; de coordonner ses activités avec celles des Comités permanents des finances et des comptes publics pour éviter les chevauchements et les doublons; et se réunir avec ces comités pour étudier des sujets d'intérêt commun.

Je vais expliquer davantage plusieurs de ces recommandations. Comme le temps presse, je vais encore donner à ceux qui nous écoutent un exemple de l'importance de ce comité. Ce comité permanent chargé de l'étude des dépenses pourrait faire des recommandations pour qu'on puisse réaffecter au plus 5 p. 100 du montant des crédits à l'intérieur de chacun des budgets de dépenses. Si le gouvernement refuse ces recommandations, il devrait justifier sa conduite ici même à la Chambre.

Je considère que le rapport et ses conclusions, c'est-à-dire de créer un comité permanent du budget des dépenses, serait un pas de plus pour améliorer la démocratie dans ce Parlement. C'est pourquoi ma formation politique appuie cette motion.

• (1130)

[Traduction]

M. Peter MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough, PC/RD): Monsieur le Président, je suis heureux de pouvoir, en toute humilité, participer à ce débat sur la motion présentée par le député de St. Albert. Je le félicite d'avoir présenté cette motion. J'appuie tout à fait la démarche du député. Depuis longtemps, il préconise une responsabilité financière accrue à la Chambre et dans notre pays. Le rôle de chien de garde financier qu'il assume à titre de président du Comité permanent des comptes publics explique son penchant naturel en la matière.

Initiatives parlementaires

D'entrée de jeu, j'ai des réserves à débattre d'une motion proposant l'adoption d'un rapport qui a d'abord été présenté à la Chambre des communes pendant la 35^e législature. C'est actuellement la 37^e législature. La motion originale qui a été proposée a été reportée à l'ordre du jour de la 36^e législature, et la Chambre a alors refusé de l'examiner. Ce n'est pas vraiment ce que la nouvelle ministre de la Justice veut dire lorsque, souvent, elle parle de donner suite à quelque chose «en temps opportun».

Quelques députés actuels faisaient partie du comité original qui a rédigé ce rapport. Un nombre encore plus restreint ont pu entendre les témoignages et, j'irais même jusqu'à dire qu'un nombre encore plus limité s'est donné la peine d'examiner le rapport et de lire les témoignages.

Ces objections auraient pu être écartées si la motion avait eu pour effet d'amener le gouvernement et la Chambre à exercer une surveillance encore plus grande de l'examen des dépenses. Malheureusement, il n'en est rien.

Il y a longtemps qu'on cherche de meilleurs moyens d'examiner les budgets et les dépenses publiques, ainsi que le rendement des fonctionnaires. Malheureusement, ces quatre dernières décennies, la Chambre ne s'est pas acquittée comme il convient de son devoir constitutionnel d'examiner adéquatement les plans de dépenses du gouvernement.

Le pire, c'est que nous avons renoncé de plein gré aux moyens procéduraux et constitutionnels dont la Chambre a besoin pour examiner l'influence légitime sur les ministres, les ministères et le gouvernement. En échange de l'attitude indolente des députés qui obtiennent des ajournements prévisibles pour l'été et du gouvernement qui bénéficie d'un accès sans entrave aux fonds et aux emprunts provenant des Canadiens, la dure réalité, c'est que les députés de la Chambre des communes ne veulent pas s'atteler à la tâche difficile et complexe de mettre en main le budget des dépenses, de se mettre au fait des activités générales des ministères, puis de prendre le temps d'exiger des réponses à leurs questions ou à leurs doléances. Par contre, le groupe parlementaire du gouvernement désire ardemment court-circuiter tout examen qui le gêne.

Qu'on regarde le triste bilan du gouvernement et de la Chambre, car nous sommes tous responsables de cette situation honteuse. Des budgets ministériels de plusieurs milliards de dollars en dépenses annuelles font couramment l'objet de faibles discours de moins de 90 minutes avant que les libéraux ne mettent fin aux délibérations. Dans le cas de certains ministères, cet examen est encore moins long. Les députés savent tous que, en vertu des règles et du calendrier parlementaire, les budgets seront approuvés d'office.

Le gouvernement s'estime responsable parce qu'il libérera le ministre pour une seule réunion d'une heure. Nous acceptons tous cela, nous sautons sur l'occasion et nous sommes aux anges à l'idée d'être en si auguste compagnie pendant une heure. Et pourtant, nous avons le pouvoir d'exiger que les ministres soient présents et qu'ils répondent à toutes nos questions. Nous avons le pouvoir de faire le dur labeur qui doit être fait. Toutefois, nous nous comportons comme des mendiants, attendant que la moindre miette tombe de la table du Cabinet.

Plus tragique encore, les députés libéraux de l'arrière-ban sont tellement terrorisés par le Cabinet et le whip qu'ils ne se rendent pas compte que le moment du processus budgétaire est le seul où ils peuvent obtenir des ministres qu'ils débrouillent officiellement les problèmes de leurs électeurs et où ils peuvent montrer au premier ministre qu'ils en savent aussi long, sinon plus, que le ministre lui-même dans ce domaine.

Des députés font exception et je les en félicite. Ils sont peu nombreux et leurs efforts sont épisodiques. Je serai le premier à admettre que des députés de l'arrière-ban en savent beaucoup plus long que certains ministres sur l'utilisation responsable des deniers publics.

Cela signifie que, année après année, les dépenses du gouvernement du Canada, qui dépasseront 165 milliards de dollars cette année, reçoivent moins d'attention que le plus petit conseil municipal dans l'une de nos circonscriptions.

Un peu plus tôt cette année, une décision du Président nous a rappelé que le gouvernement a adopté le Budget principal des dépenses selon des modalités non conformes au Règlement de la Chambre. Le gouvernement a violé les droits de tous les députés à la Chambre, avec l'assentiment d'une majorité des députés ministériels. Ceux-ci voulaient partir en vacances, alors il se sont accordé une augmentation de salaire et sont partis. C'est déplorable.

Nous n'agissons pas comme des gestionnaires prudents des deniers publics. Ce fut le cas durant toute la période de dépenses inflationnistes qui a donné lieu à la dette obscène dont le pays doit maintenant porter le fardeau.

● (1135)

Le premier ministre actuel, ministre des Finances à l'époque de Trudeau, aimait bien dénigrer le bilan financier de l'administration Mulroney, mais soyons intellectuellement honnêtes ici.

Lorsque les conservateurs sont arrivés au pouvoir en 1984, ils ont hérité d'un déficit de 38 milliards de dollars et d'une dette sans précédent. En outre, à une époque d'extrêmes difficultés économiques, ils ont instauré un programme fiscal qui a permis tout au moins de faire des efforts en vue de contrôler et de réduire le déficit. La TPS tant décriée devait être abolie lorsque le présent gouvernement a pris le pouvoir, mais le gouvernement a continué à verser des fonds dans le trésor public, ce qui nous a permis de générer des excédents.

Le ministre des Finances et le premier ministre ne se vantent pas trop de l'excédent maintenant qu'ils constatent le déficit dans certains domaines comme le militaire, la sécurité intérieure et bon nombre de nos programmes sociaux. L'excédent semble déjà moins agréable qu'il y a à peine six mois. Pourtant, tout cela a été réalisé au prix d'un grand effort de la part des conservateurs de l'époque, qui ont renoncé à une part de leur capital politique pour veiller à ce que le gouvernement assume plus franchement sa responsabilité financière.

L'actuel ministre des Finances, dont les jours politiques s'égrènent à toute vitesse, a encore une fois été très silencieux sur la façon dont il faudrait maintenant gérer l'excédent.

Céder les cordons de la bourse a une conséquence plus grave et encore plus dangereuse. La Chambre des communes s'est privée de sa capacité d'exiger des réponses du gouvernement en place. Comme nous ne pouvons pas arrêter les dépenses, nous ne pouvons pas exiger et obtenir des réponses aux questions difficiles. Puisque nous n'obligeons plus les ministres à rendre des comptes, il est plus facile pour le premier ministre et les membres de son cercle immédiat, les membres de la dictature du CPM et du BCP, de s'emparer des rênes du gouvernement.

Initiatives parlementaires

Les dictateurs bienveillants n'en restent pas moins des dictateurs. Il nous faut une nouvelle Grande Charte. Tant que la Chambre n'aura pas récupéré les cordons de la bourse, il n'y aura pas d'équilibre des pouvoirs à opposer à l'action des nouveaux rois Jean du XXI^e siècle. Nous devrions tous nous alarmer de l'accroissement du pouvoir au sein du cabinet du premier ministre présidentiel. Le Congrès fait contrepoids aux présidents américains. Il n'existe pas de contrepoids au premier ministre présidentiel quand la Chambre a déterminé d'avance qu'il aura un accès illimité au Trésor. Notre principal instrument de pouvoir parlementaire, le droit de refuser d'accorder des crédits et, partant, de mettre en branle la destitution de l'administration, est maintenant en ruine tant que la Chambre néglige l'étude des crédits. C'est pour cette raison qu'il m'est impossible d'appuyer la motion.

Vers 1994, le comité s'est penché sur la question de l'étude des crédits. À la manière typiquement libérale, il a conclu qu'il fallait faire quelque chose et s'est drapé dans le langage de la responsabilité budgétaire, puis il a fait ce que le gouvernement a fait tant de fois: il a fait demi-tour. Il a fait un saut arrière de style olympique.

Au lieu de chercher des moyens d'économiser les fonds publics ou de réduire les dépenses, le gouvernement a inventé une façon nouvelle de dépenser. À la recommandation 14, le comité dit que les comités de la Chambre devraient pouvoir réaffecter environ 5 p. 100 du montant des crédits à l'intérieur d'un budget des dépenses. Cela semble inoffensif, n'est-ce pas? En principe, cela va à l'encontre de la doctrine de la responsabilité ministérielle et de l'initiative du gouvernement en matière de dépenses. Le Parlement ne gouverne pas. Nous avons le droit de mettre à l'épreuve et de gêner ceux qui gouvernent, mais quand nous tentons de diriger le gouvernement, nous sapons les bases de notre autorité et forçons le renvoi d'un ministre ou d'un gouvernement.

On ne saurait tenir un gouvernement seul responsable de décisions fondamentales dans lesquelles nous essayons de mettre notre grain de sel. Les ministres et les gouvernements doivent rendre des comptes à la Chambre. S'ils négligent d'agir en conformité avec le vœu de la majorité à la Chambre, celle-ci peut en exiger le départ. Ils ne devraient pas pouvoir disposer de ces 5 p. 100, comme le propose ce rapport.

Les ministres ne devraient pas être autorisés à demeurer en exercice s'il est possible d'apporter des corrections à la Chambre des communes. Dans un tel système, un ministre récalcitrant pourrait demeurer en exercice et la Chambre pourrait recalculer les dépenses gouvernementales de façon à accommoder les parlementaires. La tension dynamique à la base du pouvoir contrôlant les cordons de la bourse se trouve compromise par cette proposition.

Quelles en seraient les conséquences réelles? Les députés sont d'un naturel dépensier. Cette recommandation se traduirait par un nouveau privilège pour les simples députés, dont John Randolph, un homme politique américain, a dit que c'était «le plus délicieux de tous les privilèges, celui de dépenser l'argent des autres».

Calvin Coolidge aurait déclaré à ce sujet: «Il n'est rien de plus facile que de dépenser les deniers publics. Cet argent ne semble appartenir à personne et la tentation est grande de le donner à quelqu'un.»

• (1140)

En conclusion, je demande instamment à la Chambre de faire passer le Parlement au premier plan de ses préoccupations et de s'atteler à un examen sérieux du Budget des dépenses. Cela signifie qu'il lui faudra supprimer les échéances artificielles et obliger les ministres à comparaître devant les comités de la Chambre. Cela

signifie que nous aurons des confrontations désagréables et qu'il nous faudra agir en parlementaires et non pas en travailleurs sociaux.

M. Ovid Jackson (Bruce—Grey—Owen Sound, Lib.): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je prends la parole sur l'initiative parlementaire présentée par le député de St. Albert relativement à l'adoption du rapport sur l'étude des crédits.

De nos jours, il y a des gens qui se lèvent pour regarder le bulletin d'information de 10 heures. Quand on regarde les nouvelles à heures fixes, on assiste en direct aux événements. Tout se passe devant nos yeux, et tout le monde sait que, si l'on veut de vraies nouvelles en direct, c'est CNN que l'on doit syntoniser.

Dans le monde d'aujourd'hui, les événements se produisent en direct grâce aux progrès technologiques et à l'avancement des connaissances, mais la Chambre et bien des politiques éludent les questions. Ils politisent la façon dont nous abordons les dépenses et notre mode de fonctionnement.

Je voudrais souligner un point quant à la capacité de tous les citoyens de surveiller rapidement et efficacement le gouvernement. Ce dernier devrait parler aux gens de manière transparente. Pour obtenir leur approbation, le gouvernement devrait utiliser des tableaux et leur expliquer ce qu'il tente de faire. Il le fait, comme le député de St. Albert devrait le savoir, en affichant tout sur Internet pour que tout le monde puisse en prendre connaissance.

Le député qui vient de parler nous a fait part de quelques bonnes idées. Il a dit que le ministre devrait comparaître devant le comité. Il n'y a pas de mal à le faire à n'importe quel moment.

Le député de St. Albert et son comité ont fait de l'excellent travail. Le gouvernement ne restait pas les bras croisés. Il a répondu à un certain nombre de reprises. En 1994, il a déposé des plans et priorités à la Chambre. En 1996, le Conseil du Trésor a établi des objectifs de rendement qui ont aidé quelque peu. En 1997, les leaders parlementaires se sont réunis et ont formé le comité chargé de la modernisation. Ce dernier poursuit son travail et il est train d'établir ses recommandations.

Le député de St. Albert a mentionné que la présidente du Conseil du Trésor en l'an 2000 avait une nouvelle politique en matière d'évaluation et de vérification et une meilleure méthode de reddition des comptes au Parlement. La recommandation dit notamment que nous avons certains principes fondamentaux à la Chambre. Par l'entremise de la Loi constitutionnelle de 1867, le député demande que les crédits ne soient plus autant une question de confiance.

Quelles sont les conséquences de cette demande? C'est probablement une question sujette à débat. Je n'ai pas beaucoup de temps aujourd'hui pour discuter des avantages et des désavantages. Cependant, le système actuel fonctionne bien lorsqu'on applique la raison initiale pour laquelle les Pères de la Confédération ont inséré à juste titre cela dans la Loi constitutionnelle de 1867. Cela aurait probablement exigé une modification constitutionnelle et ces dernières sont problématiques, c'est le moins qu'on puisse dire.

Les intéressés demandent d'avoir le pouvoir d'accroître et de réaffecter les fonds. On nous a élus en tant que gouvernement justement pour faire cela. Nous sommes élus pour nous assurer de déposer des prévisions budgétaires, et c'est ce que nous faisons.

Initiatives parlementaires

Les gens ont élu notre gouvernement en fonction d'un programme électoral. Dans ce dernier, nous avons énoncé clairement des priorités et des objectifs. Nous avons été élus là-dessus et nous devons rendre des comptes à ce sujet. Nous devons non seulement rendre des comptes aux électeurs mais au niveau de la base, nous avons des causeries du coin du feu avec les Canadiens de façon régulière. Les politiques sont transmises aux ministres qui doivent rendre des comptes à la base sur la façon dont ces politiques sont suivies.

La mise sur pied d'un comité de la modernisation a devancé la recommandation. Le député de Pictou—Antigonish—Guysborough y a fait allusion. Il a dit que cela s'était passé durant la législature de 1993 et nous sommes maintenant en 2001. Il y a beaucoup de nouvelles têtes à la Chambre et nous comprenons comment ces choses fonctionnent.

J'ai été secrétaire parlementaire de la présidente du Conseil du Trésor. J'étais là lorsque le programme a été examiné. Je connais tous les détails et je suis l'un des rares qui sachent exactement où l'argent devrait être dépensé. Je me suis adressé au Sénat au sujet des prévisions budgétaires et je comprends donc la dynamique des dépenses.

• (1145)

Une voix: Allez-vous appuyer la motion?

M. Ovid Jackson: Non, je ne l'appuierai pas, parce que le rapport nous ferait revenir en arrière. Il contient des recommandations très bien documentées. Comme le disait le député de St. Albert, de nombreux députés y ont contribué. Nous avons tenté, d'une façon ou d'une autre, de l'adapter et de le moderniser. Les mesures prises par le Conseil du Trésor au printemps sont déposées à l'automne, de sorte que le Parlement est saisi d'une analyse, fondée sur des résultats, de ce qui se passe dans les dossiers.

Les députés ont l'occasion de poser des questions à la Chambre. Il s'agit néanmoins, à bien des égards, de sujets complexes qui nécessitent un examen de la part du vérificateur général. Les députés se souviendront peut-être de ce qu'avait dit le vérificateur général au sujet des dépenses militaires excessives. Le député d'en face avait alors parlé de gâchis.

Un coûteux missile peut être lancé mais refuser de se déployer. Les forces armées devraient-elles conserver une telle pièce d'équipement dans leur arsenal, lui attribuer un numéro et ne jamais le lancer, puis se retrouver en situation de confrontation où le missile sera mis à feu mais refusera de se déployer? Vaut-il mieux se retrouver en pareille situation, où de nombreux militaires perdraient probablement la vie en raison du mauvais fonctionnement d'une arme?

L'opposition qualifie parfois de gâchis ce qui ne l'est pas. Certaines questions attirent l'attention des électeurs et l'opposition en parle beaucoup. Mais les gens commettent des erreurs. Nous ne sommes pas parfaits. Nos actions doivent toujours faire l'objet d'une surveillance et nous devons nous assurer de rendre compte de ce que nous faisons.

Je crois que nous devons tous rendre compte de nos actes. Nous devons veiller à travailler de concert avec nos collègues dans les comités, nous assurer que les fonctionnaires et les ministres comparaisent devant les comités pour parler de leurs plans d'action, et veiller à ce que l'information pertinente soit diffusée sur l'Internet.

Il doit y avoir transparence complète, notamment en ce qui concerne nos méthodes d'adjudication de contrats, les personnes que nous embauchons et tout ce que nous faisons. Nous devons mettre à

contribution toutes nos ressources en matière d'étude approfondie, de surveillance, de responsabilité et d'efficacité, afin d'améliorer notre pays. Nous devons cesser de nous livrer à des jeux politiques sur la façon dont le gouvernement fonctionne et dépense l'argent.

Je ne puis appuyer la motion parce que, comme je le disais plus tôt, elle n'est pas adaptée à la situation actuelle. Les événements actuels ont devancé l'intention initiale de la motion et lui ont fait perdre sa raison d'être.

• (1150)

Mme Betty Hinton (Kamloops, Thompson and Highland Valleys, Alliance canadienne): Monsieur le Président, tout le monde sait que je suis nouvellement arrivée à la Chambre et que j'ai beaucoup à apprendre. J'ai toutefois constaté une chose: ce que la Chambre a fait jusqu'à maintenant n'est pas sacré et peut être corrigé.

L'initiative proposée me semble très logique. Nous demandons au gouvernement de se montrer transparent et responsable. À mon avis, c'est aussi ce que veulent les Canadiens. Le gouvernement verse quatre milliards de dollars aux sociétés d'État du Canada sans leur demander de rendre des comptes. À l'instar de tous les Canadiens, je trouve cela tout à fait déraisonnable.

Je viens du milieu des affaires. J'ai toujours eu à rendre des comptes. J'ai toujours tenté d'être juste. C'est d'ailleurs ce dont les Canadiens ont besoin. Ils ont besoin que nous soyons justes envers eux.

Le gouvernement ne fait pas d'argent. Ce n'est pas un secret. L'argent qu'il dépense lui est versé par les contribuables. C'est l'argent de mes impôts, des impôts des députés et des impôts de l'ensemble des Canadiens. Les choses doivent changer et cette initiative est un bon point de départ.

Comme j'ai eu la clairvoyance d'épouser un comptable, je n'ai pas eu à m'occuper, dans ma vie quotidienne, de budgets. Par contre, j'ai dû le faire dès le moment où j'ai été élue.

La séance d'information concernant le processus budgétaire est probablement l'expérience la plus intéressante que j'ai vécue jusqu'à maintenant, à titre de députée. Il est malheureux que nous n'ayons pas eu plus de temps pour poser des questions. J'ai eu du mal à comprendre tous les rouages du processus budgétaire, parce que je n'ai pas pu poser toutes les questions que je voulais. L'initiative à l'étude aujourd'hui nous permettrait d'éclaircir bien des choses.

Tout membre de mon groupe parlementaire vous dira que je n'adopte pas la ligne de parti dans les dossiers qui me tiennent particulièrement à coeur. Ce n'est donc pas une question de politique partisane. C'est une question de gros bon sens. Comme moi, tous les Canadiens pensent que nous devrions réfléchir à la façon dont est dépensé l'argent de nos impôts.

Nous n'agissons pas de la sorte. Nous dépensons 120 milliards de dollars sans que la Chambre puisse s'exprimer. En notre qualité de députés, nous représentons tous les Canadiens. Nous avons tous été élus, que nous fassions partie de l'opposition ou du gouvernement. Nous avons tous l'obligation de veiller à ce que l'argent soit dépensé judicieusement.

Le fait que le whip du gouvernement à la Chambre et le Secrétaire d'État (Asie-Pacifique) aient appuyé l'initiative à l'échelon du comité me semble encourageant. J'estime que s'il en est ainsi, c'est parce qu'il ne s'agit pas d'une question de politique partisane. C'est le gros bon sens et une meilleure façon de faire les choses. Nous devons saisir le grand contexte dans lequel s'inscrivent les orientations, mais nous devons aussi faire preuve de prudence dans notre façon d'agir.

Initiatives parlementaires

Certains ont parlé aujourd'hui d'Internet. C'est un nouvel outil remarquable dont dispose une partie, mais non la totalité des Canadiens. Nous pouvons lire ce qui figure dans Internet, mais nous n'avons pas d'explication au sujet du contenu ou d'occasion de poser des questions.

Nous parlons ici d'argent. Nous vivons présentement une époque turbulente à l'échelle planétaire. Nous faisons face à bon nombre de problèmes difficiles à résoudre. Nous devons réagir à des menaces à la sécurité. Il existe une possibilité de diminution des recettes en raison de la situation actuelle. Je ne peux songer à un meilleur moment pour nous livrer à une analyse énergique et sobre du mode de fonctionnement de la Chambre. C'est un dossier qui revêt pour nous de l'importance, et nous devons agir.

Nous effectuons un examen tous les cinq ans. Des députés soutiendront que l'examen au cinq ans est couvert par les élections. Ce n'est pas vraiment le cas. Les Canadiens qui financent la Chambre peuvent choisir leur représentant, mais ils n'ont pas d'occasion de se prononcer sur la façon dont l'argent est dépensé, et ils n'ont personne qui peut le faire à leur place. Je ne vois rien de répréhensible à rendre des comptes et à faire preuve de transparence dans le cadre des mesures que nous adoptons, particulièrement lorsque l'argent servant au financement vient des poches des contribuables canadiens.

Comme je l'ai dit plus tôt, il n'y a rien de sacro-saint dans le mode de fonctionnement de la Chambre. Nous devons envisager toute mesure qui pourrait améliorer son mode de fonctionnement.

• (1155)

Le plus décevant pour moi, comme nouvelle députée, c'est que, si une bonne idée est proposée à la Chambre, le sectarisme politique la fait avorter. En discutant de mon nouveau rôle avec mes enfants, j'ai résumé la chose en disant que, lorsque je prends connaissance d'une bonne idée, peu m'importe d'où elle vient. Si elle a du sens, je l'appuie.

L'attitude qu'on observe parfois à la Chambre se résume très facilement: mon père est plus fort que le tien. Cela n'a rien à voir. Il vaut veiller au bien-être de tous les Canadiens. Il ne faut pas faire de la politique sectaire, mais obéir au bon sens. Chaque fois que nous avons l'occasion, comme hommes et femmes politiques, d'appuyer la reddition des comptes ou la transparence, pourquoi ne le ferions-nous pas?

Au Canada, la politique n'a plus bonne réputation. Les citoyens ne font pas beaucoup confiance à leurs représentants politiques, que ce soit aux niveaux municipal, provincial ou fédéral.

Pourquoi? Parce que nous dépensons l'argent des contribuables sans les consulter. Nous devons pouvoir scruter la moindre dépense. Il faut arrêter de faire comme si l'argent des contribuables tombait du ciel. Il a été péniblement gagné. Pour payer leurs impôts, les contribuables doivent se priver. S'ils doivent se priver dans leur propre famille, alors qu'ils travaillent fort pour gagner cet argent et que nous avons le moyen de contrôler les dépenses, il vaut mieux dépenser cet argent très judicieusement.

Je vais appuyer la motion non parce qu'elle est proposée par mon collègue de St. Albert, mais parce qu'elle est pleine de bon sens. J'espère que la Chambre adoptera une attitude différente aujourd'hui et ne perdra pas de vue le fait qu'il y a eu consentement unanime pour que la motion soit présentée. Elle nous donne la possibilité de poser les questions voulues et de prendre des décisions éclairées.

J'espère que les députés se joindront à moi pour appuyer la motion aujourd'hui. Elle n'est peut-être pas parfaite, comme mon autre

collègue l'a dit, mais c'est une excellente première étape, et elle constitue une amélioration par rapport à la situation actuelle.

M. Alan Tonks (York-Sud—Weston, Lib.): Monsieur le Président, je suis ravi d'intervenir au sujet de la motion invitant le gouvernement à adopter les recommandations formulées dans le rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre au sujet de l'examen des dépenses. Cela me paraît particulièrement gratifiant puisque l'examen du budget des dépenses est un des rôles premiers du Parlement.

Toutefois, comme le savent les députés, trouver un moyen efficace de procéder à pareil examen s'avère une question épineuse pour les parlementaires. Deux principes primordiaux sont impliqués, qu'il est difficile de concilier, à savoir la nécessité pour le gouvernement qu'il soit donné suite dans certains délais à ses demandes de fonds, pour assurer l'administration efficace des affaires de la nation, et la nécessité pour les députés de procéder à un examen suffisamment détaillé de ces demandes pour s'assurer que l'argent du contribuable sera bien dépensé.

Notre objectif, en tant que parlementaires, doit être de veiller à l'équilibre de ces intérêts et d'assurer la surveillance et l'efficacité du processus d'examen. Les recommandations figurant dans le rapport ne sont qu'un exemple des propositions dont la Chambre est saisie en vue de régler le problème.

Je salue le travail des députés qui se sont penchés sur la question. Mais ce n'est pas en avalisant simplement et d'office l'ensemble des recommandations, ce que propose cette motion, que l'on tiendra compte de la complexité et de l'importance du processus d'examen. Car il nous faut procéder avec sagacité.

Nous ne devons pas accepter d'emblée la recommandation du rapport portant sur la création d'un comité sur le budget, lequel serait chargé de revoir tous les budgets, et ce surtout parce que les comités existants font déjà ce travail. Selon le rapport, le système proposé faciliterait le travail d'évaluation parce que les députés seraient mieux en mesure de se pencher sur les fonctions importantes et qu'il serait plus facile pour eux de comprendre les travaux de crédits.

Le principe est intéressant, mais nous savons également que ce sont souvent les détails qui comptent le plus. On ne sait pas trop comment tout cela pourrait s'effectuer. On pourrait par exemple demander aux députés de siéger à plus d'un comité. Toutefois, cela pourrait certainement entraîner des problèmes. Il faudrait par exemple demander à des députés qui ont déjà du mal à trouver le temps nécessaire pour participer aux débats, assister aux réunions du caucus, siéger à des comités et répondre aux besoins de leurs électeurs, d'accepter encore de nouvelles responsabilités.

On pourrait aussi réduire le nombre des membres des comités permanents actuels pour libérer les députés nécessaires. Cela n'est pas une solution idéale non plus, puisqu'on priverait les comités actuels des membres dont ils ont besoin pour faire leur travail.

Combien de fois nous a-t-on dit que nous devons renforcer la structure de nos comités? En chargeant un comité distinct d'étudier les budgets au lieu de laisser tous les députés le faire, nous en pourrions perdre les connaissances et l'apport des parlementaires qui ont une connaissance approfondie des divers ministères. Il nous serait peut-être alors plus difficile d'assumer nos responsabilités.

Initiatives ministérielles

Il est impossible d'évaluer le budget des dépenses d'un ministère sans bien connaître son rendement, ses objectifs, ses priorités et ses connaissances, ce que bon nombre de députés ont acquis au fil des ans. Nous devons reconnaître que le système actuel qui s'en remet à la Chambre et à ses divers comités responsables de certains secteurs de politiques pour l'évaluation des budgets entraîne également d'autres avantages.

Par exemple, il est plus facile pour les députés d'avoir une vue d'ensemble. La situation actuelle permet aux députés d'établir des liens entre les diverses questions portant sur les budgets et les points de politiques connexes.

Même si notre approche actuelle en matière budgétaire présente d'excellents aspects, nous convenons tous qu'elle pourrait être améliorée. C'est pourquoi notre comité chargé de la modernisation a formulé des recommandations visant à augmenter le rôle de la Chambre et à revoir les plans de dépenses du gouvernement.

Le comité a notamment recommandé que la Chambre envisage la présentation de deux documents budgétaires par an. Ainsi, tous les députés continueraient à examiner les prévisions, à faire valoir, au cours de séances télévisées de haut profil, le rôle des députés dans l'octroi de fonds au gouvernement et à permettre à la Chambre de bénéficier de la contribution de députés qui possèdent une connaissance approfondie de certains secteurs de dépenses.

Si la Chambre donnait suite à cette recommandation, elle ferait beaucoup pour améliorer la manière dont les parlementaires étudient les crédits. Plutôt que de simplement insister pour que ces propositions soient améliorées, nous devrions essayer de tirer profit du nouveau processus d'étude des crédits que nous avons adopté.

C'est seulement à cette condition que nous pourrions déterminer le mieux possible si d'autres changements sont justifiés. Si notre but est de garantir à la fois un bon gouvernement et une bonne reddition de comptes tout en économisant les fonds publics, nous avons déjà fait beaucoup pour améliorer ce processus.

● (1200)

Je n'appuierai pas cette motion. Néanmoins, je demeure engagé à collaborer avec tous les députés sur ces questions importantes, surtout au niveau des comités. C'est uniquement en collaborant que nous trouverons le bon équilibre entre la promotion d'un gouvernement et de procédures gouvernementales efficaces, et l'obligation pour les ministères de rendre des comptes pour la manière dont ils dépensent les fonds publics.

[Français]

Le président suppléant (M. Bélair): La période prévue pour l'étude des affaires émanant des députés est maintenant expirée et l'ordre est reporté au bas de la liste de priorité au *Feuilleton*.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

● (1205)

[Traduction]

LOI DE MISE EN OEUVRE DE L'ACCORD DE LIBRE-ÉCHANGE CANADA—COSTA RICA

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 28 septembre, de la motion: Que le projet de loi C-32, Loi portant mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange entre le gouvernement du Canada et le

gouvernement de la République du Costa Rica, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

M. James Lunney (Nanaimo—Alberni, Alliance canadienne)

Monsieur le Président, le projet de loi que nous devons débattre aujourd'hui est le projet de loi C-32, portant sur le libre-échange entre le Canada et le Costa Rica. Il comporte un bon nombre d'aspects intéressants. Il améliorerait l'accès aux marchés de plus de 90 p. 100 des exportations de produits agroalimentaires passibles de droits de douane vers le Costa Rica et éliminerait immédiatement les droits sur 194 des 653 catégories de produits agroalimentaires passibles de droits du Costa Rica.

Une longue liste de produits serait visée. Au Canada, les intérêts en matière d'exportation comprennent des intérêts agricoles comme les pois chiches, les graines à canaris, la farine d'orge, les graines de canola, le sirop d'érable, le vin et le whisky, qui font partie de la catégorie de produits sur lesquels les droits seraient immédiatement supprimés. Le Canada s'intéresse également au marché des frites congelées et de certains types de haricots et de pois secs, qui entrent dans la catégorie des produits non passibles de droits après sept ans. Enfin, la liste comprend la farine, l'huile de canola, la margarine, le miel, les céréales pour petit-déjeuner et certains types de haricots secs.

Le projet de loi offrirait certaines possibilités au Canada, mais une de nos préoccupations, c'est qu'il existe un déséquilibre commercial très important entre le Canada et le Costa Rica. Actuellement, le Canada importe pour environ 186 millions de dollars de produits du Costa Rica, alors que le Costa Rica ne reçoit qu'environ 86 millions de dollars du Canada. Il s'agit là d'un déséquilibre commercial de quelque 100 millions de dollars.

Nous reconnaissons que le libre-échange nécessite des compromis. C'est toujours le cas. Cependant, les préoccupations que nous avons concernent l'industrie du sucre en particulier et les effets qu'un tel accord pourrait avoir sur cette industrie au Canada. À l'heure actuelle, le marché du sucre au Canada est l'un des plus accessibles au monde. Dans le secteur du sucre raffiné, les droits sont d'environ 8 p. 100. L'Alliance canadienne est en faveur du libre-échange et de l'élimination conjointe des droits de douane avec nos partenaires commerciaux, mais, à cet égard, ce projet de loi aurait un effet injuste sur l'industrie canadienne du sucre, particulièrement s'il devient une balise pour d'autres négociations liées à la zone de libre-échange des Amériques.

Notre marché du sucre est l'un des plus ouverts au monde, les droits étant inexistantes pour le sucre brut et d'environ 8 p. 100 seulement pour le sucre raffiné. Le Canada produit presque assez de sucre raffiné pour ses besoins internes et le fait de façon efficace, comme en témoignent nos droits peu élevés sur le sucre raffiné. Aux États-Unis et en Amérique latine, les droits sur le sucre varient entre 50 p. 100 et 160 p. 100.

L'industrie canadienne du sucre emploie environ 2 000 travailleurs. Elle fournit directement de l'emploi à plein temps à environ 1 500 travailleurs dans les raffineries et à 500 producteurs de betteraves, ainsi qu'à de nombreux travailleurs saisonniers.

Initiatives ministérielles

L'industrie du sucre a déjà subi des changements importants. Au cours des quelques dernières années, la superficie totale de betteraves à sucre au Canada est passée de 56 000 acres en 1996 à environ 33 000 acres en 1997, et le tonnage a chuté d'environ 1 million de tonnes à environ 650 000 de tonnes. Ces betteraves crues sont récoltées et stockées dans les champs. Puis, elles sont transportées par camion jusqu'à l'usine, où elles sont empilées à l'extérieur. Elles sont ensuite évaluées, nettoyées, coupées et réduites en pulpe.

L'industrie a fait l'objet d'un important processus de réduction des effectifs et de réorganisation. On a observé une tendance marquée vers la fusion des sociétés et la rationalisation des usines au cours des 20 dernières années dans les industries canadiennes de raffinage du sucre de canne et de transformation des betteraves à sucre. Par exemple, en 1981, on comptait cinq sociétés qui exploitaient sept usines d'un bout à l'autre du Canada, y compris deux usines de transformation de betteraves. Aujourd'hui, l'industrie ne compte que deux sociétés qui exploitent cinq usines. Seulement une de ces usines fait la transformation des betteraves. Les raffineries de sucre de canne sont situées à Vancouver, Toronto, Saint John et Montréal, principalement des villes portuaires, car cela facilite la réception des matières premières.

● (1210)

Il n'y a qu'une seule usine de transformation de la betterave et elle est située à Taber, en Alberta. La rationalisation a amené la fermeture de l'usine de transformation de la betterave à sucre de Winnipeg en 1996 et il semble que la raffinerie de sucre de canne de Saint John pourrait fermer.

Je me souviens que, pendant mon enfance au Manitoba, la culture de la betterave à sucre et l'industrie de sa transformation étaient au nombre des activités connues dans notre collectivité, mais ce secteur a déjà connu un ralentissement important. Ce qui nous inquiète avec ce projet de loi, c'est que le Canada abandonne ses droits beaucoup plus rapidement que ne le font ses voisins. Il y a une leçon à retenir de ce qui s'est produit dans le secteur agricole; les entreprises agricoles canadiennes ont vu leurs subventions supprimées beaucoup plus rapidement que leurs contreparties américaines. À cause d'autres pays concurrents comme ceux de l'UE, nos collectivités agricoles se sont retrouvées le bec à l'eau et, dans bien des cas, elles doivent lutter pour subsister.

Ce que nous craignons, c'est que le projet de loi dans sa forme actuelle serve de modèle à d'autres pays, notamment les autres pays producteurs de sucre de l'Amérique centrale, ce qui pourrait causer un problème. Nous savons que, actuellement, le Costa Rica ne raffine pas de sucre et que les importations de sucre brut ne sont pas un problème, mais si ce pays se mettait à raffiner le sucre ou si d'autres pays s'inspiraient de ce projet de loi, cela pourrait devenir un véritable problème pour les importations de sucre.

En ce qui concerne les gagnants et les perdants, nous craignons pour les emplois dans les collectivités agricoles. Si ces droits sont supprimés aussi rapidement qu'ils semblent devoir l'être, les emplois de 2 000 travailleurs et les emplois indirects de milliers d'autres personnes dans le secteur agricole pourraient être en jeu. Évidemment, il y a un aspect positif; ce serait avantageux pour les consommateurs de sucre, surtout les grands consommateurs que sont les industries du biscuit, de la boulangerie-pâtisserie et de la confiture et ceux qui en utilisent d'importantes quantités, comme les producteurs de boissons gazeuses et autres.

Nous avons toutefois à coeur que tout le monde soit gagnant. Si nous réduisons ces subventions ou nos droits plus rapidement que les

autres pays, nous saboterons alors nos propres secteurs de production. Nous avons déjà eu énormément de problèmes lorsque les gagnants étaient d'un côté du pays, et les perdants, de l'autre. Ce qui est devenu connu comme l'aliénation de l'Ouest préoccupe sincèrement notre parti parce que nous croyons en un Canada uni.

Le Canada est un grand pays qui doit prendre en compte beaucoup d'intérêts. Je le vois un peu comme une grande famille de treize enfants, avec ses dix provinces et ses trois territoires. Il arrive pourtant souvent que nous soyons témoins de favoritisme à l'égard de certains membres de la famille. J'ai grandi à Winnipeg, et je me souviens qu'on avait déménagé la station de révision d'Air Canada, avec des centaines d'emplois en haute technologie, à Montréal. J'étais adolescent à l'époque, et je me rappelle encore de l'impact que cette décision avait eu sur la ville.

Il y a eu d'autres cas. La société Bristol Aerospace Ltd., par exemple, qui avait présenté une offre très concurrentielle, avait été évincée au profit de Montréal. Plus tard, lorsqu'on a lancé l'appel d'offres pour le bras canadien, Bristol Aerospace, qui avait encore une fois présenté une offre avantageuse, avait été écartée au nom de la concentration de l'industrie aérospatiale dans un centre de l'est canadien. Peu de temps après, il y a quelques années de cela, lorsque l'industrie aérospatiale se développait, le contrat d'entretien des CF-18, qui devait être attribué à Winnipeg, lui avait été ravi pour être accordé à une société dans l'Est.

Quand un enfant obtient un traitement de faveur après l'autre, je me demande comment il est possible de conserver l'harmonie ou un bon fonctionnement dans la famille. Dans ma circonscription, des centaines de travailleurs de l'industrie du bois d'oeuvre sont obligés de se tourner les pouces en raison de la crise qui frappe actuellement cette industrie. Lorsque les gens voient ce qui se passe avec Bombardier, par exemple lorsqu'ils voient le gouvernement canadien subventionner cette entreprise à grand renfort pour la production d'avions régionaux et consentir même à des sociétés américaines des prêts à faibles taux pour que Bombardier puisse leur fournir des avions, je me demande pourquoi le gouvernement fédéral ne peut pas nous aider financièrement à faire travailler nos employés d'usine. Même chose pour les exploitations agricoles touchées par la sécheresse. Les agriculteurs ont besoin d'aide maintenant et ils cherchent à en obtenir. Ils espèrent que le gouvernement montrera du leadership dans ce domaine.

● (1215)

Notre parti est en faveur du libre-échange, mais nous ne voulons pas que l'élimination des droits de douane se fasse trop vite et porte préjudice à notre propre industrie. Nous nous opposons, dans le projet de loi, aux dispositions qui se rapportent au sucre et qui risquent de causer des pertes à notre industrie.

[Français]

M. Pierre Paquette (Joliette, BQ): Monsieur le Président, il me fait extrêmement plaisir de prendre part à ce débat sur la Loi de mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange entre le Canada et le Costa Rica, soit le projet de loi C-32.

Cela nous permet de poursuivre le débat déjà amorcé ce printemps et l'hiver dernier concernant le type d'accord de libre-échange que nous voulons avoir, en ayant en tête le fait que nous sommes dans un processus de négociation pour une Zone de libre-échange des Amériques qui devrait se terminer en 2005. Cet accord doit être lu à la lumière de ce processus de négociation.

En principe, nous ne pouvons évidemment pas être en désaccord avec une entente de libre-échange avec le Costa Rica. Dans ce cas-ci, l'ouverture des marchés permet à l'ensemble des pays, soit le Canada, le Québec et le Costa Rica, d'améliorer leurs échanges et d'accroître la richesse. Dans le cas du Costa Rica, comme c'est un pays en développement, un pays du sud, et qu'il a droit au développement des échanges avec un pays riche comme le Canada, cela lui permet un développement certain. Nous pensons que l'ensemble des partenaires commerciaux ont intérêt à ce que les règles du jeu au plan commercial soient connues et respectées.

C'est intéressant de voir que dans le cas du Costa Rica, un tout petit pays, il a réussi, dans le cadre des règles de l'Organisation mondiale du commerce, à faire entendre raison au géant américain qui ne voulait pas laisser entrer aux États-Unis les textiles costaricains. Le Costa Rica a déposé une plainte. Un panel de l'OMC lui a donné raison. Les États-Unis ont accepté d'ouvrir leur marché aux textiles costaricains, non pas parce que c'était le Costa Rica qui le demandait, mais parce que c'était l'OMC.

L'ensemble des nations commerçantes du monde ont donc intérêt en principe à ce que les règles soient les plus claires possible. C'est parce que nous sommes d'accord en principe que nous allons voter en faveur du projet de loi C-32 en deuxième lecture.

Cela dit, notre position finale est loin d'être arrêtée parce que nous avons de très sérieuses réserves, en particulier sur la question des investissements et sur les effets prévisibles de cet accord vis-à-vis l'industrie du sucre raffiné au Québec et au Canada. L'intervenant précédent y a fait écho et j'aurai d'ailleurs d'occasion d'y revenir comme mon collègue, le député de Hochelaga—Maisonneuve, l'a fait la semaine dernière, pour rappeler les dangers très importants de cet accord de libre-échange avec le Costa Rica, entre autres, pour la raffinerie de Sucre Lantic qui est installée à Montréal.

Si des modifications ne sont pas apportées à ces deux aspects de l'accord, nous serons dans l'obligation, comme je le mentionnais, de réévaluer notre position en troisième lecture.

On nous dira évidemment qu'il va être difficile de revenir sur un accord que le gouvernement canadien a signé avec le Costa Rica. C'est la faute du gouvernement, parce que si le processus avait été plus transparent, si les parlementaires avaient été mis à contribution, si la société civile avait été consultée comme l'avait dit et s'était engagé à le faire le ministre du Commerce international, on ne serait pas dans cette situation. Nous refusons donc d'être prisonniers d'un fait accompli et nous ne donnerons pas de chèque en blanc au ministre du Commerce international, ni au gouvernement libéral, parce que ce précédent avec le Costa Rica, comme dans les autres cas, va permettre à ce gouvernement de poursuivre le processus de négociation dans le cadre de la Zone de libre-échange des Amériques avec la même façon non-transparente, en n'impliquant pas les parlementaires et en ne consultant pas la société civile.

Il est temps que le gouvernement comprenne que la démocratie et la transparence sont maintenant des conditions essentielles à la réussite de la signature de tout accord de libre-échange, dans le cas du Costa Rica comme dans le cas de la Zone de libre-échange des Amériques. Assez, c'est assez. C'est le gouvernement libéral qui nous a mis dans cette situation, cela l'oblige à prendre ses responsabilités et se tourner vers nos partenaires costaricains pour revenir sur ces deux aspects, c'est-à-dire la question de la protection des investissements et celle des effets prévisibles de l'accord sur l'industrie du sucre raffiné.

Je pensais que cela avait été compris lors du Sommet de Québec. Je rappelle qu'avec les expériences de l'échec de l'Accord multilatéral

Initiatives ministérielles

sur l'investissement de Seattle et les difficultés au Sommet de Québec, il me semblait qu'il était devenu clair pour les gouvernements démocratiques, en particulier pour le gouvernement canadien qui se targue d'être un modèle à cet égard, que les négociations derrière des portes closes, à huis-clos, étaient terminées.

● (1220)

Le Costa Rica est un mauvais exemple parce qu'on n'en a jamais entendu parler et il n'y a pas eu de consultations, malgré le fait que le ministre du Commerce international, comme je le disais précédemment, nous avait dit, en janvier dernier, qu'il consulterait les représentants des industries et la société civile. Il ne l'a pas fait.

Je rappelle que le Bloc québécois a déposé à la Chambre, à l'hiver et au printemps derniers, deux motions pour démocratiser le processus de négociation de la Zone de libre-échange des Amériques et chaque fois, la majorité libérale les a rejetées.

Dans un cas, on a adopté unanimement une proposition de mise en place d'un mécanisme continu de consultation des parlementaires et de la société civile, et rien n'a été fait par ce gouvernement; rien n'a été fait par le ministre du Commerce international.

À l'occasion du débat concernant l'Accord de libre-échange avec le Costa Rica, il faudra, une fois pour toutes, que ce gouvernement se mette les yeux devant les trous.

Il me semble qu'on doit aussi situer ce projet de loi non seulement dans le contexte de la négociation de la Zone de libre-échange des Amériques, mais aussi dans le contexte des négociations à l'Organisation mondiale du commerce.

Si nous laissons passer l'occasion de faire le débat de fond au sujet de la transparence et la démocratisation du processus de négociation, il y a fort à parier que lors d'une entente quelconque à l'Organisation mondiale du commerce, le gouvernement libéral nous mette encore devant les faits accomplis.

C'est la même chose pour ce qui est des négociations en cours avec quatre pays d'Amérique centrale, le Guatemala, le Nicaragua, le Honduras et le Salvador, dont on ne sait absolument pas où elles en sont rendues. C'est la même chose pour ce qui est de la Zone de libre-échange des Amériques.

En ce qui nous concerne, il est impératif que dans cet accord-ci, on corrige les deux thèmes ou les deux enjeux que j'ai mentionnés tout à l'heure.

Il y a d'abord la question des investissements. Le ministère du Commerce international joue sur les mots. Dans des documents d'information qui nous ont été distribués, on nous dit qu'il n'y a pas de nouveaux engagements concernant les investissements et les services, ce qui est vrai.

Cela laisse entendre, peut-être à certains opposants, qu'il n'y a rien qui ressemble au chapitre XI de l'ALENA concernant la protection des investissements dans ledit accord, ce qui est faux. Il n'y a pas de nouveaux engagements concernant les investissements, parce que ces engagements ont déjà été pris en 1998, lors de la signature de l'Accord pour l'encouragement et la protection des investissements.

Initiatives ministérielles

Dans cet accord, auquel on fait explicitement référence dans l'Accord de libre-échange Costa Rica—Canada, on retrouve des dispositions semblables à celles qu'on retrouve dans le chapitre XI de l'Accord de libre-échange nord-américain. Ce sont des dispositions qui, selon plusieurs, portent en elles beaucoup de dangers de dérive. On l'a vu récemment, encore, par la poursuite que UPS a déposée contre Postes Canada, contre le gouvernement canadien.

Donc, dans l'Accord de libre-échange avec le Costa Rica, on fait référence à cet accord pour l'encouragement et la protection des investissements, et je vous lis l'article XII de l'accord du 18 mars 1998, qui prévoit que:

Tout différend qui surgit entre une Partie contractante et un investisseur de l'autre Partie contractante et qui se rapporte à une plainte de l'investisseur selon laquelle il y a eu violation de l'Accord du fait qu'une mesure a été prise ou qu'elle n'a pas été prise par la Partie contractante première nommée, et selon laquelle l'investisseur a subi un préjudice ou un dommage à cause ou par l'effet de cette violation est [...] réglé à l'amiable.

Et dans l'article qui suit:

Si le différend n'est pas réglé à l'amiable dans un délai de six mois du jour où il est né, l'investisseur peut le porter en arbitrage en conformité avec le paragraphe (4).

L'arbitrage d'une partie privée avec un gouvernement, c'est l'apanage du chapitre XI, un chapitre qu'on nous avait promis. Mais le ministre du Commerce international nous avait dit qu'il ne voulait pas le voir dans l'accord final de la Zone de libre-échange des Amériques.

Je rappelle que sur le site Internet du gouvernement fédéral, on retrouve les mots suivants:

Le Canada ne veut pas que l'on reprenne dans la ZLEA les règlements régissant les différends opposant un investisseur et un État prévu par l'ALENA. Il n'a d'ailleurs pas appuyé les propositions présentées jusqu'à maintenant par les autres pays de la ZLEA en vue d'inclure un tel mécanisme de règlement des différends.

Comme on le voit, il y a une contradiction flagrante, alors qu'on retrouve à nouveau dans l'Accord de libre-échange avec le Costa Rica des dispositions qui se réfèrent à un autre accord—c'est vrai—mais qui sont celles du chapitre XI, qu'on nous dit ne pas vouloir intégrer dans l'accord final de la Zone de libre-échange des Amériques.

On se serait attendu à ce que le gouvernement fédéral, le ministre du Commerce international, revienne sur l'accord de 1998 pour faire biffer lesdites dispositions et ramener les règlements des différends entre pays—qui sont prévus dans tous les accords, y compris celui de l'Organisation mondiale du commerce—même ceux qui impliquent des entreprises privées, à être réglés par les gouvernements, par les États et non pas par les intérêts privés.

● (1225)

Il est donc extrêmement important de revenir là-dessus pour que cet accord soit acceptable. Même si, comme je le mentionnais, nous sommes d'accord en principe avec le libre-échange, il faut s'assurer que ce dernier soit au service des peuples des Amériques, dans ce cas-ci du peuple costaricain, du peuple canadien et de la nation québécoise, et non pas au service des droits d'entreprises privées qui auraient préséance sur les droits des États souverains de décider en fonction des intérêts de leurs populations.

On m'a dit—et je pense que c'est scandaleux—qu'il n'y avait pas de menace dans cet accord, puisqu'il n'y a pas d'investissements costaricains au Canada, ou qu'il y en a si peu. La question n'est pas là. La question est de savoir si, comme Canadiens et comme Québécois, nous pensons que les accords commerciaux doivent tenir compte du développement de l'ensemble des peuples, et non pas de défendre nos capitalistes autochtones. Il me semble que c'est une

question de principe, pour ce Parlement, que de voir cette situation être corrigée.

Dans le cas du sucre, ce qui est le deuxième aspect, et je pense que mon collègue de Hochelaga—Maisonneuve a fait état de la difficulté, on a donné aux Costaricains un meilleur accès au marché canadien que ce que nous aurons dans cette entente pour ce qui est du marché du sucre du Costa Rica. Évidemment, on nous fera valoir que le Costa Rica n'est pas un producteur de sucre raffiné, mais un tout petit producteur de sucre brut. Il en exporte relativement peu au Canada.

La question n'est pas là. Encore une fois, on crée un précédent qui fera en sorte que dans le cadre de la négociation avec quatre autres pays de l'Amérique centrale, dont le Guatemala qui est un très gros producteur—l'ensemble de ces quatre pays exporte une fois et demie ce que nous produisons au total dans l'industrie canadienne et québécoise—, on va ouvrir nos marchés à ce sucre brut, et possiblement ce sucre raffiné, parce qu'il en coûterait relativement peu pour les Guatémaltèques de se doter d'une industrie du raffinage du sucre. On va ouvrir nos marchés sans avoir de partenaire équivalent.

Il ne faut pas se le cacher. Ce n'est pas le Guatemala, le Honduras, le Salvador ou le Costa Rica qui seront le marché pour le sucre raffiné canadien ou québécois, ce sera les États-Unis. Le problème, c'est que les Américains ont une attitude et une politique protectionnistes pour ce qui est du sucre raffiné. Tant qu'ils n'ouvriront pas leurs marchés, toute ouverture du Canada à du sucre raffiné d'autres pays sera une concession sans avantage équivalent.

Il nous semble très important de retirer cette partie de cet accord, pas parce qu'on est protectionniste comme les Américains le sont, mais justement parce que nous sommes réellement libre-échangistes. Parce qu'on est réellement libre-échangistes, nous voulons que, tout en retirant cette partie de l'Accord de libre-échange Canada—Costa Rica, le gouvernement canadien propose, dans le cadre de la négociation de la Zone de libre-échange des Amériques, une libéralisation multilatérale du marché du sucre raffiné, incluant évidemment le marché américain.

Dans ce contexte, notre industrie aura une chance de se développer; elle aura une chance d'être compétitive et de pouvoir à la fois sauvegarder des emplois, mais également de les développer. Comme vous le savez probablement, notre industrie du sucre a fait d'importants efforts, en particulier la raffinerie de Sucre Lantic, à Montréal, pour se classer au plan mondial. Dans cette industrie, nous jouons selon les règles du libre-marché, puisque le sucre brut qui sert au raffinage au Canada est acheté au prix du marché et n'est soutenu d'aucune façon.

Si nous sommes réellement libre-échangistes, si nous pensons réellement que le libre-échange doit être au service des peuples et non pas simplement au service des intérêts privés, il me semble que nous avons une occasion en or, au cours des prochaines semaines, de corriger la situation, de faire en sorte que le libre-échange avec le Costa Rica soit un exemple dans le cadre de la négociation de la Zone de libre-échange et soit l'illustration même que le Canada veut jouer un rôle de leader à l'échelle de cette négociation. Nous avons cette occasion.

Je pense que du côté du gouvernement, on s'est un peu illusionné sur la portée réelle des enjeux concernant cet accord de libre-échange. Pour nous, il est loin d'être évident que nous allons appuyer ce projet de loi en troisième lecture. Un travail se fera en comité. Avec mes collègues, nous aurons l'occasion de présenter un certain nombre d'amendements afin de corriger la situation, en souhaitant que les actions des parlementaires suivent leurs paroles et qu'on ait réellement un accord de libre-échange avec le Costa Rica au service des Canadiens, des Québécois et des Costaricains.

• (1230)

M. Paul Crête (Kamouraska—Rivière-du-Loup—Témiscouata—Les Basques, BQ): Monsieur le Président, je trouve intéressant que l'on discute d'un projet de loi relatif au Costa Rica. Cela me rappelle un exemple que M. Parizeau, un excellent pédagogue, nous donnait sur le bon côté du libre-échange. Il disait qu'il faut encourager le fait que de petits États, comme le Costa Rica, peuvent gagner des causes contre de très grands États, ce qu'ils ont déjà fait dans le passé.

Le député de Joliette nous a démontré assez clairement qu'il y a un pendant à toute la question de la mondialisation. Si les choses ne sont pas faites avec suffisamment de transparence, on peut facilement se retrouver avec des accords comme l'AMI, l'Accord multilatéral sur l'investissement, car si cet accord avait été accepté, les États seraient devenus dépendants des multinationales, dépendants du capital. Les remarques que nous avons entendues ce matin sont pertinentes.

J'aimerais que cela nous serve de leçon. D'autres accords sont en négociation. La négociation de la Zone de libre-échange des Amériques est en cours actuellement. Lorsque j'ai participé aux manifestations à Québec pour appuyer les gens qui veulent une mondialisation à visage humain, la question entendue partout était: «Serez-vous capables, comme parlementaires, d'avoir les outils nécessaires pour permettre que ce qui sera signé en bout de ligne soit acceptable?»

J'aimerais poser une question au député de Joliette. Est-ce que, finalement, il ne faudrait pas se servir de la leçon des négociations avec le Costa Rica pour bien voir ce qui sera fait différemment, et quels sont les alliés qui, dans la société, peuvent nous permettre d'en arriver dans les négociations futures à des résultats intéressants, à des résultats positifs et des accords de libre-échange qui vont favoriser l'égalité entre les peuples et une meilleure répartition de la richesse, non pas l'inverse?

M. Pierre Paquette: Monsieur le Président, je remercie mon collègue, le député de Kamouraska—Rivière-du-Loup—Témiscouata—Les Basques de sa question. Je pense qu'elle est tout à fait pertinente; elle est même centrale dans ce débat.

D'un côté, on dit que cet accord, finalement, n'est pas si grave que cela puisqu'il reprend en gros les termes de l'accord avec le Chili, qui s'inspire de l'ALENA. On l'adopte comme si de rien n'était, en sachant très bien qu'on enfonce le clou d'accords qui ne sont pas satisfaisants du point de vue de plus en plus de personnes au sein des populations des Amériques; cela est aussi vrai pour l'ensemble du monde démocratique.

Au Québec et au Canada, de plus en plus de personnes n'acceptent plus la façon dont les gouvernements négocient ces accords commerciaux qui ont des impacts sur tous les aspects de nos vies, que ce soit au plan économique—je pense que nous sommes tous d'accord là-dessus—au plan social, au plan culturel ou au plan environnemental.

Initiatives ministérielles

Soit on fait comme si de rien n'était et on adopte cette loi de mise en oeuvre parce qu'on n'a rien contre le Costa Rica, et c'est vrai, au contraire même, soit on en profite, comme le disait mon collègue, pour faire un débat de fond, non seulement sur cet accord, mais aussi sur l'ensemble des processus menant à des accords de libre-échange, que ce soit avec le Costa Rica, ou ceux à venir avec le Guatemala, le Honduras, le Salvador ou encore dans le cadre de la Zone de libre-échange des Amériques.

Pour moi, il y a un principe extrêmement important. Cela a d'ailleurs été mentionné par Lionel Jospin, le premier ministre français; cela a été repris souvent par M. Parizeau, mais je crois qu'on doit y réfléchir. Dans le cadre d'accords commerciaux, au plan continental ou au plan international, des pays peuvent déléguer une partie de leur souveraineté pour s'assurer d'un encadrement adéquat, pour que l'accord soit effectivement mis en oeuvre et respecté.

Mais en aucun cas, la souveraineté d'États, particulièrement d'États démocratiques, ne doit être sous-traitée à des intérêts privés.

Dans le cadre du chapitre XI de l'ALENA, c'est ce qui se passe; dans le cadre de l'Accord de protection et d'encouragement des investissements avec le Costa Rica, c'est ce qu'on a aussi.

Je pense que nous avons l'occasion de nous ressaisir, pour faire en sorte que non seulement cet accord soit bénéfique et qu'il soit signé, mais que l'accord à venir avec les quatre autres pays d'Amérique centrale et avec l'ensemble des pays des Amériques, ce que nous souhaitons, soit au service des populations, non pas au service du grand capital.

• (1235)

M. Robert Lanctôt (Châteauguay, BQ): Monsieur le Président, je félicite bien entendu mon collègue de Joliette pour son discours très éloquent. Il y a toutefois une chose que j'aimerais que la population entende encore une fois. On a entendu souvent le député de Joliette nous expliquer l'article 11 de l'ALENA et l'impact qu'il avait dans une nouvelle négociation relative à l'accord de libre-échange de la ZLEA.

Là, on est en train de signer ou on est encore plus avancé dans ce traité avec le Costa Rica. J'aimerais, pour le bénéfice des gens qui nous écoutent à la maison et de nos concitoyens, que le député explique de nouveau d'une façon claire quel est l'impact de cet article 11 dans ce traité parce que, semble-t-il, on essaie de l'incorporer dans tous les traités de libre-échange, que ce soit la ZLEA ou avec le Costa Rica?

M. Pierre Paquette: Monsieur le Président, je remercie le député de Châteauguay de sa question. Je pense qu'on n'aura jamais assez d'occasions pour expliquer la dérive que peut constituer certains aspects du chapitre 11 de l'ALENA.

Nous sommes évidemment tous d'accord dans cette Chambre à l'effet que les investissements étrangers ont droit à une certaine forme de protection. Mais il ne faut pas qu'il y ait un déséquilibre, comme cela a été le cas avec le chapitre 11, entre les droits des entreprises et la capacité des États à se doter des outils collectifs que la population veut se voir offrir.

Initiatives ministérielles

Dans le cadre de l'ALENA—cela n'a pas été totalement repris dans l'accord de protection et d'encouragement des investissements Costa Rica—Canada—, deux choses posent un problème. La première, celle que l'on retrouve dans l'accord avec le Costa Rica, c'est qu'une entreprise privée peut aller directement devant un tribunal créé dans le cadre de l'accord pour poursuivre un gouvernement pour des agissements qu'elle considère être néfastes à sa rentabilité. C'est le premier problème et il est, à mon avis, fondamental.

Il y a un deuxième problème dans le cas du chapitre 11 de l'ALENA et c'est la définition d'expropriation qui est beaucoup trop large. On le voit dans le cas de la poursuite de UPS contre la Société canadienne des postes où on dit qu'elle mène une concurrence déloyale parce qu'elle se sert de ses infrastructures pour faire de la messagerie. Nous aurons l'occasion d'y revenir.

Je veux conclure en parlant de cette question de différends. Quand une entreprise privée, dans le cadre d'un accord qui crée un tribunal, peut poursuivre directement un gouvernement, c'est tout à fait inusité. À part l'ALENA, il n'existe aucun accord à ma connaissance qui a des dispositions de ce type.

Si on prend le cas de l'Organisation mondiale du commerce, on a un très beau cas ici entre Bombardier et Embraer, au Brésil. Bombardier se sent floué par des politiques qui permettent au gouvernement brésilien de subventionner les exportations d'Embraer, en particulier aux États-Unis. Bombardier ne va pas, en vertu d'un quelconque accord à l'OMC, poursuivre directement le gouvernement brésilien. La compagnie se fait représenter par le gouvernement canadien qui, dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce, dépose une plainte. Le gouvernement brésilien, au nom d'Embraer, répond à cette plainte. Ce sont les gouvernements qui sont les interlocuteurs pour les entreprises privées. C'est ce type de mécanismes qu'on doit retrouver à la fois dans l'ALENA et à la fois dans les accords de libre-échange que nous aurons à signer.

On avait sous-estimé la portée de ce chapitre. Dans un texte paru dans *Le Devoir* de mai dernier, M. Parizeau, par exemple, qui était un supporteur de l'Accord—personne ne mettra en doute son appui à l'Accord de libre-échange nord-américain—, avouait lui-même—c'est tout à son honneur—avoir sous-estimé la portée de ce chapitre 11.

En terminant, je sais que cet été, les ministres du Commerce international des trois pays, soit le Canada, les États-Unis et le Mexique, ont apporté certaines précisions pour encadrer l'interprétation de ce chapitre. J'ai pu prendre connaissance des documents. À mon avis, on n'est pas allé assez loin et le problème demeure entier.

Le débat sur l'accord de libre-échange Canada—Costa Rica est une occasion de poursuivre notre réflexion pour arriver à des solutions qui soient conformes aux intérêts des Canadiens et des Québécois.

• (1240)

[Traduction]

Mme Wendy Lill (Dartmouth, NPD): Monsieur le Président, je suis heureuse de participer moi aussi au débat sur le projet de loi C-32.

Je vais tout d'abord rappeler l'amitié de mon parti pour le Costa Rica en tant que l'un de nos principaux partenaires commerciaux. Il est vraiment remarquable de voir comment le Costa Rica a réussi à prospérer en tant que l'une des plus anciennes démocraties de ce côté-ci de l'Atlantique, alors que le pays survit dans l'une des régions les plus agitées de notre hémisphère sans une armée permanente.

Nous vivons une période trouble et je crois que des pays comme le Costa Rica sont des exemples de la façon dont nous pouvons vivre dans un monde plus pacifique. J'exprime également l'appui fondamental de mon parti à des règles commerciales mondiales fondées sur l'équité pour les peuples du monde et plus particulièrement des normes de travail équitables, la préservation et la promotion de la diversité culturelle et l'appui à un environnement mondial durable.

Si on prend les répercussions du projet de loi et, en fin de compte, de la ZLEA, on constate dans l'industrie sucrière, par exemple, les différences entre libre-échange et commerce équitable. Le projet de loi ne fait rien pour favoriser de meilleurs salaires pour les travailleurs de l'industrie sucrière au Costa Rica afin qu'ils puissent avoir accès à nos marchés, et croyez-moi, les Canadiens adorent le sucre.

Cet accord ne fait rien pour veiller à ce que les producteurs de sucre du Costa Rica respectent les mêmes normes environnementales que les producteurs canadiens. Le fait qu'on laisse entendre qu'on établit ainsi des règles du jeu égales pour tous montre la vision étroite des gens qui ont rédigé l'accord. Ils se préoccupent simplement de l'argent et des bilans. Leur vision ne tient pas compte des économies dans lesquelles l'argent est versé, des travailleurs produisant les biens ou services, des superbes forêts humides dans les montagnes du Costa Rica qui sont connues dans le monde entier et qui doivent être protégées, ni des familles déplacées à la suite de la mise en oeuvre de l'accord.

À l'instar des centaines de milliers de manifestants qui se sont fait entendre à Vancouver, Seattle et Québec, nous sommes opposés à des règles spéciales inscrites dans les accords commerciaux qui donnent des droits spéciaux à des entreprises qui tentent de faire fi des droits des citoyens et de leurs gouvernements élus.

Comme je l'ai déjà dit à la Chambre, je suis en faveur du commerce. Je suis en faveur des emplois créés par le commerce. Par contre, je m'oppose à un ensemble de règles mondiales qui disent que les peuples et leurs gouvernements importent peu, que seules les entreprises comptent.

C'est la prémisse de l'ALENA et de son chapitre 11. C'était la prémisse de l'AMI et c'est l'esprit du projet de loi lorsqu'on se rappelle que le Canada a déjà signé avec le Costa Rica des accords spéciaux sur l'investissement qui supplantent, en fait, le projet de loi C-32.

Soyons clairs au sujet du programme du gouvernement en matière de commerce : il veut appuyer le chapitre 11, élargir l'ALENA pour éventuellement l'appliquer à tout l'hémisphère, mais entre temps, conclure de petits accords comme celui-ci et l'accord avec le Chili.

J'aimerais pouvoir dire que c'est là un plan du gouvernement, mais je crois sincèrement que c'est un plan des grandes sociétés. Je le dis partiellement à cause du comportement bizarre du gouvernement dans tout ce dossier.

Durant la campagne de 1993, le premier ministre a assuré que l'ALENA ne serait pas adopté à moins qu'il n'obtienne des changements pour protéger le Canada. Il a ensuite adopté l'ALENA malgré les maigres changements d'ordre purement superficiel qui avaient été apportés. Les protestations ont commencé, d'abord lors de la conférence de l'APEC, puis à Seattle, à Québec et à Gènes.

Initiatives ministérielles

Nous avons profité d'une lueur d'espoir lorsque le ministre a témoigné devant le comité et a déclaré que les droits des investisseurs ne viendraient pas contrecarrer les visées de l'OMC, de l'AGCS ou de l'ALEA. Cependant, une fois encore, nous avons vu les entreprises canadiennes lancer leur message et le premier ministre a forcé le ministre à revenir dans le rang.

Entre le gouvernement et l'opposition officielle, il est difficile de dire lequel des deux est le moins démocratique. Les deux semblent vouloir cacher derrière des portes closes et de hautes clôtures la discussion et la contestation publiques.

J'étais à Québec le printemps dernier lorsque 50 000 personnes ont marché dans les rues pour protester contre le procédé antidémocratique employé pour prendre des décisions ayant un impact sur les êtres humains de toute la planète. Le principal grief des centaines de personnes à qui j'ai parlé portait sur l'existence même des droits des investisseurs décrits au chapitre 11, lesquels, selon des informations coulées la veille du sommet, devaient être inclus et renforcés dans l'ALEA. Le présent projet de loi étendrait le régime à nos relations avec le Costa Rica.

• (1245)

J'étais à Québec en tant que députée. Il est clair que c'est là qu'il fallait être si on voulait savoir ce qui se passait dans le cœur et dans l'esprit de probablement des millions de Canadiens. Il va de soi que le texte de l'Accord de libre-échange des Amériques aurait dû être discuté à la Chambre, où il aurait dû être présenté par le gouvernement, et lors d'assemblées publiques d'un bout à l'autre du pays. Au lieu de cela, le texte de l'accord a été rendu public trop tard pour qu'il puisse faire l'objet de commentaires réels. Nous, les représentants élus du peuple, nous nous trouvions à l'extérieur des barricades avec les autres tandis que les représentants du milieu canadien des affaires défendaient leurs intérêts à l'abri d'un cordon policier.

Le chapitre 11 de l'ALENA va à l'encontre de la culture démocratique. Il va résolument à l'encontre de l'esprit démocratique de ceux qui se trouvaient à l'extérieur des barricades, aussi fortement que la police était résolue à protéger la masse de béton armé et de fils de fer barbelés.

Les gens qui me critiquent et ceux qui critiquent les autres manifestants ont essayé de dire que les néo-démocrates étaient contre les échanges commerciaux; c'est tout simplement faux. Nous sommes pour les échanges commerciaux. Nous sommes pour la défense de la collectivité. Nous voulons que notre voix se fasse entendre par l'intermédiaire des gouvernements démocratiquement élus. Nous ne voulons pas que les erreurs du passé, particulièrement la reconnaissance des droits des investisseurs au même titre que ceux du gouvernement, soient consacrées et amplifiées. Nous croyons que les gens d'affaires, les milieux financiers et les riches ne devraient pas jouir de garanties juridiques spéciales. Les garanties juridiques spéciales signifient en l'occurrence que les entreprises ont droit à quelque chose de plus que les simples citoyens; en effet, le chapitre 11 de l'ALENA signifie que les droits des investisseurs sont plus importants que ceux des citoyens.

Je ne considérerais pas que ces droits sont spéciaux si un simple citoyen pouvait s'adresser à un tribunal de l'ALENA en disant: «J'ai besoin que l'on protège mes enfants, mon mode de vie, mon environnement naturel, ma capacité de voir plus d'un point de vue à la télévision ou dans la presse, mon revenu, ma localité ou mes droits démocratiques.» Toutefois, il n'y a absolument aucun moyen pour un particulier de faire cela, pas plus en son nom propre que dans le cadre d'un recours collectif. Seules les entreprises peuvent le faire.

C'est un droit établi au chapitre 11 de l'ALENA et à l'article 15 de la ZLEA. En vertu du chapitre 11 de l'ALENA, une société étrangère peut intenter des poursuites judiciaires contre un gouvernement élu démocratiquement si ce dernier décide d'exploiter des sociétés d'État ou autorise la création de monopoles qu'il estime servir l'intérêt public. Les dispositions du chapitre 11 prévoient qu'une entreprise peut poursuivre un gouvernement élu parce que des mesures prises au nom des citoyens auraient nui à sa capacité de réaliser des profits dans un secteur économique en particulier.

Nous pouvons nous imaginer comment notre histoire aurait évolué si cela s'était passé ainsi auparavant. Au Canada, nous n'aurions eu ni chemins de fer, ni radiodiffuseur canadien, ni Petro-Canada, ni ligne aérienne nationale, ni société des postes. Tout cela, sans compter la véritable menace qui pèse sur nos hôpitaux, sur nos écoles, sur nos contrôles environnementaux, voire sur nos démocraties.

Le projet de loi C-32 et l'Accord de libre-échange Canada-Costa Rica s'inspirent des modèles de libre-échange de l'ALENA et de la ZLEA, auxquels le NPD s'est toujours opposé parce qu'ils font prévaloir les droits des entreprises avant les droits de la personne et la protection de l'environnement et de la démocratie. Pour faire valoir cet argument, je prends un cas dont le tribunal de l'ALENA est présentement saisi. La société UPS poursuit le Canada parce que Postes Canada offre un service de messagerie. UPS affirme que, comme Postes Canada est une société d'État, ce qui est bien le cas, et qu'elle offre un service de livraison de colis équivalent à un service de messagerie, ce qui est aussi le cas, elle perd un bénéfice potentiel et nos contribuables devraient donc lui verser une partie des recettes fiscales pour la dédommager. Cela pourrait éventuellement se produire, car UPS pourrait avoir gain de cause.

En vertu de l'ALENA, nos sociétés d'État n'ont désormais plus le droit d'être efficaces, d'avoir recours aux nouvelles technologies et de remanier leurs plans d'affaires pour offrir aux Canadiens le service qui, selon nous, parlementaires, est nécessaire et attendu.

Je pense que nous n'avons jamais débattu cette question à la Chambre. Pourtant, il n'est pas sorcier de constater que nous avons une population peu nombreuse, disséminée sur un grand territoire. Il me semble tout à fait logique de disposer d'un système postal efficace, fiable et abordable pour l'envoi et la réception de courrier, de colis et de marchandises. Toutefois, il semble que cela ne soit possible que si nous dédommageons d'abord la société UPS.

• (1250)

Cette affaire prouve à quel point nous sommes coincés par des accords prévoyant des exemptions inefficaces qui empêchent les entreprises publiques d'évoluer ou de se moderniser pour survivre. Si nous perdons le service de messagerie offert par Postes Canada, combien de temps faudra-t-il avant que nous ne perdions le reste de ce service? Combien de temps s'écoulera-t-il avant que nous ne nous retrouvions devant un tribunal à défendre la cause de nos hôpitaux, de nos écoles, de nos diffuseurs publics, ou de nos acquisitions de matériel militaire?

Ces accords et les droits des investisseurs d'intenter des poursuites pour recouvrer des pertes de revenus apparentes, qui seraient le fait d'améliorations apportées à un service public, signifient que le secteur public risque un jour de disparaître. Je n'y tiens pas du tout. On ne devrait pas reconnaître aux investisseurs de droits spéciaux.

Initiatives ministérielles

La démocratie est un droit public des plus fondamentaux. La Charte canadienne des droits et des libertés nous garantit ces droits dans quatre de ses cinq chapitres. Je crains cependant que, tant que nous n'aurons pas changé notre fusil d'épaule pour ce qui concerne le chapitre 11 et les accords comme celui dont nous débattons aujourd'hui, ces droits seront bradés pour garantir des bénéfices aux entreprises transnationales.

J'estime que mes électeurs et l'ensemble des Canadiens méritent mieux et c'est pour cela que je voterai contre le projet de loi à l'étape de la deuxième lecture.

M. Gary Lunn (Saanich—Gulf Islands, PC/RD): Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir dans le débat du projet de loi C-32, Loi portant mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République du Costa Rica.

Nous avons entendu des interventions intéressantes ce matin, dont la plus récente de la part d'une représentante du Nouveau Parti démocratique. Je voudrais attirer l'attention sur quelques faits puisque nous entendons beaucoup de propos pessimistes au sujet des récents accords de libre-échange.

Depuis dix ans, le Canada a conclu plusieurs ententes commerciales importantes, dont l'Accord de libre échange en 1989, l'Accord de libre-échange nord-américain en 1994 et l'Accord de libre-échange entre le Canada et le Chili en 1997. Plus récemment, des négociations vont bon train concernant la ZLEA, la Zone de libre-échange des Amériques, qui a pour but de rassembler 34 pays à l'intérieur d'une seule zone de libre-échange d'ici 2005.

Voyons les succès qui ont résulté de ces accords. Aujourd'hui, le Canada et les États-Unis font entre eux des échanges commerciaux d'une valeur de 1,4 milliard de dollars par jour. On enregistre plus de 200 millions de mouvements transfrontaliers par année entre nos deux pays. Les Canadiens bénéficient énormément de l'Accord de libre-échange. Je reconnais que tout n'est pas parfait et j'aborderai quelques-uns des points qui laissent à désirer, mais le Canada jouit aujourd'hui d'un excédent commercial de 18 milliards de dollars avec les États-Unis.

Les ententes commerciales ont été bénéfiques pour l'économie canadienne; ils ont rehaussé notre compétitivité en tant que nation commerçante et renforcé notre identité nationale. Le Canada dépend du libre-échange pour stimuler sa croissance économique, créer des emplois et maintenir son niveau de vie. Les échanges commerciaux génèrent plus de 40 p. 100 du PIB du Canada. Un emploi sur quatre au Canada résulte directement de ces accords de libre-échange.

Nous avons entendu exprimer certaines préoccupations à l'égard de ce tout dernier accord de libre-échange avec le Costa-Rica. Je reconnais qu'il y a des inquiétudes des deux côtés, mais en général les avantages l'emportent de beaucoup sur les inconvénients. Au moment de la négociation de l'ALENA, on avait exprimé des préoccupations similaires. Les gens éprouvaient des inquiétudes à propos de divers secteurs, mais l'économie canadienne a en général connu une forte croissance. Je le répète, le Canada et les États-Unis font entre eux des échanges commerciaux d'une valeur de 1,4 milliard de dollars par jour.

À l'heure actuelle, les échanges commerciaux entre le Canada et Costa Rica s'élèvent à 269 millions de dollars par année. Si cet accord de libre-échange est adopté, j'estime que les échanges commerciaux augmenteront, ce qui profitera tant aux Costariciens qu'aux Canadiens.

Le Canada importe un certain nombre de produits du Costa Rica: fruits frais, café, sucre brut, fleurs, vêtements tissés, équipement

électrique et aliments en conserve. Par ailleurs, il exporte au Costa Rica du papier, du carton, du poisson, des pièces d'auto, des plastiques, du bois, des pommes de terre et du blé, entre autres choses. Notre secteur agricole est à la recherche de marchés améliorés. Il y a des possibilités.

L'une des préoccupations canadiennes concerne le sucre. Les raffineries de sucre canadiennes ont soulevé des préoccupations, et j'en ai pris note. Il n'y a pas de raffineries de sucre au Costa Rica, et seul du sucre brut est exporté, ce dont ont besoin nos raffineries. Toutefois, les Costariciens s'inquiètent, pour leur part, de la question des pommes de terre, des frites congelées. D'excellentes occasions s'offrent à nous là-bas.

Tout ce que je tente de faire valoir, c'est qu'il y aura toujours des inquiétudes, comme il y en a avec l'ALENA et les autres ententes de libre-échange. Cependant, les Canadiens ont relevé le défi. Le libre-échange a stimulé la croissance économique et la création d'emplois.

• (1255)

Cet accord de libre-échange se traduirait par la suppression des droits de douane du Costa Rica sur presque 94 p. 100 des exportations canadiennes agricoles et agroalimentaires au Costa Rica. Il s'ensuit que nos producteurs agricoles auront un accès accru à ces marchés. Le montant de 269 millions de dollars par année n'est évidemment pas très élevé, mais c'est un montant de base qui peut augmenter.

La réalité, c'est que les barrières commerciales, la frontière économique entre nos deux pays se sont évaporées au fil des ans. Pensons à ce qui s'est produit en Europe. Celle-ci est en passe de devenir l'un des plus puissants blocs commerciaux dans le monde. Elle semble avoir éliminé toutes les barrières commerciales pour ne former qu'un seul bloc commercial. C'est l'objectif que nous visons pour 2005 avec la zone de libre-échange des Amériques. Le présent accord n'est qu'un élément de cette évolution. Je pense que ce sera bon pour le Canada et le Costa Rica.

Certains députés ont soulevé des questions relativement aux normes en matière de travail et d'environnement. Il importe que nous mettions tous les faits sur la table. Des accords accessoires ont été négociés, un sur la coopération environnementale et un autre sur la coopération en matière de travail.

Au printemps dernier, j'ai accompagné le ministre au Costa Rica pour les dernières négociations concernant l'accord de libre-échange. J'ai eu l'occasion de m'entretenir avec des membres du gouvernement et le ministre du Costa Rica à ce sujet. Tous ont exprimé les mêmes préoccupations que nous au sujet de l'environnement et des normes du travail. À mon avis, les deux parties seront gagnantes.

L'accord parallèle sur l'environnement permettra d'encourager un partenariat reposant sur des engagements en matière d'environnement. L'accord sur les normes de travail fournira un cadre pour traiter des questions dans le domaine du travail et témoigne de l'engagement du Canada à promouvoir les droits des travailleurs dans le contexte de la libéralisation des échanges dans les Amériques.

Le fait que des problèmes se posent concernant les normes du travail au Costa Rica n'est pas un secret. Le Costa Rica est un pays en développement. Nous ne devrions pas considérer cela comme un point négatif. Cet accord est pour le Canada l'occasion d'aider à l'amélioration des normes de travail au Costa Rica.

Initiatives ministérielles

En nous engageant à essayer d'améliorer les normes de travail, nous pouvons montrer la voie. Nous pouvons donner l'exemple à deux pays de petite taille sur le plan démographique qui comptent chacun une trentaine de millions d'habitants. Nous pouvons montrer à ces pays l'influence que nous pouvons avoir en aidant à améliorer les normes du travail au Costa Rica.

Je suis bien conscient des inquiétudes des raffineries de sucre, mais songeons à l'ALENA et aux autres accords de libre-échange que nous avons signés. Si toutes les préoccupations soulevées avaient fait avorter ces accords, nous serions bien en retard aujourd'hui.

La réalité, c'est que les Amériques, le Canada et l'Amérique du Nord sont en train d'évoluer pour devenir un seul bloc commercial. Nous devons être à l'avant-garde. Nous voulons nous assurer de procurer de nouveaux débouchés à tous les Canadiens. Nous voulons une croissance réelle permanente de l'emploi. C'est ainsi que les choses vont se passer. Rester en retrait avec méfiance, cela ne va pas aider le Canada. Il faut faire preuve d'audace, prendre des risques, foncer.

L'industrie sera à la hauteur. Elle créera de vrais emplois intéressants et durables. Nous ne pouvons pas rester là à ne rien faire, attendant que le gouvernement crée des emplois. Ces emplois ne sont pas permanents. La formule ne marche pas. Elle donne aux gens un faux sentiment de sécurité.

À tout prendre, il y a des inquiétudes d'un côté comme de l'autre, mais le positif l'emporte de beaucoup sur les inquiétudes. Les avantages sont là. Cet accord constituera un modèle, dans les négociations sur la zone de libre-échange des Amériques. Ces négociations se déroulent entre 34 pays, et le Costa Rica et le Canada sont du nombre.

Prenons de l'avance. Montrons que cela peut marcher. Accroissons les échanges commerciaux. Ouvrons des marchés à certains de notre producteurs agricoles qui sont à la recherche de nouveaux débouchés. Parallèlement, comme dans le cas de nos raffineries de sucre, essayons de relever les défis au fur et à mesure qu'ils surgissent.

● (1300)

Je le répète, le Costa Rica ne raffine pas le sucre à l'heure actuelle; il n'en a pas la capacité. Il se contente d'exporter le sucre brut. Il y a peut-être là des possibilités pour nos propres raffineries.

Encore une fois, nous devons faire preuve d'audace et aller de l'avant. Les membres de la Coalition Parti progressiste-conservateur/Caucus de la représentation démocratique appuieront le projet de loi.

M. John Herron (Fundy—Royal, PC/RD): Je voudrais parler de certaines observations qu'a faites le très éclairé député de Saanich—Gulf Islands au sujet du libre-échange. Il faisait remarquer que l'énorme croissance de notre économie est principalement attribuable au libre-échange et aux échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis, qui atteignent 360 milliards de dollars par année. Nous avons fait la preuve que le commerce peut être un facteur dynamique.

Je souscris à l'approche qu'a adoptée le député, car les accords commerciaux soulèvent toujours des questions. Il a fait valoir que nous pourrions amener des pays émergents à améliorer leurs normes du travail dans le cadre de relations commerciales avec des pays plus développés comme le Canada. Je signale également que ces accords commerciaux comportent trois dispositions en vertu desquelles nous devons protéger notre souveraineté relativement à l'environnement, la culture et le code du travail.

J'aimerais savoir ce que pense le député des deux autres dispositions qui nous aident à préserver notre souveraineté relativement à l'environnement et à la culture, en plus du code du travail?

M. Gary Lunn: Monsieur le Président, c'est exact. Des accords parallèles concernant la main-d'oeuvre et l'environnement ont été signés. Ils nous permettront non seulement de préserver notre identité, notre culture et nos normes dans ces domaines, et même de les étendre, mais également d'aider le Costa Rica relativement à des problèmes qu'il pourrait avoir. Ce pays peut voir ce que nous faisons.

Lors des discussions que j'ai eues avec le ministre au Costa Rica, j'ai constaté que les gens sont très intéressés à connaître nos normes. Le Costa Rica est un pays émergent qui se développe rapidement. Non seulement est-il avantageux pour nous de maintenir nos normes, mais ce faisant nous aiderons également le Costa Rica à améliorer ses propres normes, et je crois que cela est bénéfique pour l'ensemble de la société.

Je voudrais revenir à ce que disait plus tôt le député au sujet des défis. Ne nous faisons pas d'illusions. Prenons le cas de l'ALENA et du gâchis du bois d'oeuvre. Ma province est la plus durement touchée à cet égard. Nous devons nous en sortir et je crois que nous réussirons. J'ai bon espoir que nous nous tirerons d'affaire, et je souhaite que ce soit très tôt. Quoi qu'il en soit, nous pouvons travailler à résoudre ce problème.

Si nous avions annulé l'Accord de libre-échange nord-américain en 1994, les États-Unis et le Canada n'auraient pas aujourd'hui des échanges commerciaux d'un milliard de dollars par jour. On enregistre 200 millions de passages à la frontière chaque année.

Il est vrai que des défis nous attendent et nous devons être à la hauteur de la situation, pour le bien-être des Canadiens et du pays.

● (1305)

M. Gurmant Grewal (Surrey-Centre, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je suis heureux de participer au nom de mes électeurs de Surrey-Centre au débat sur le projet de loi C-32 portant mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange entre le Canada et le Costa Rica.

Ce projet de loi tente d'établir les modalités d'un accord de libre-échange entre ces deux pays par la réduction graduelle des obstacles au commerce des biens et services. Comme nous le savons tous, le libre-échange aide généralement à rehausser le niveau de vie des deux partenaires en accroissant la compétitivité et en réduisant les prix. L'accord doit toutefois être bien équilibré sans quoi il avantage un des partenaires au détriment de l'autre, ce qui n'est pas l'objet du libre-échange.

Pris seul, le projet de loi semble plutôt anodin, mais quand on y regarde de plus près, on se rend compte qu'il encourage l'intégration régionale par l'intermédiaire d'un processus contribuant à la création d'une Zone de libre-échange des Amériques (ZLEA). Le projet de loi ne porte donc pas uniquement sur le libre-échange entre le Canada et le Costa-Rica, mais pourrait également servir de modèle à la mise sur pied d'un accord de libre-échange à l'échelle de tout l'hémisphère occidental.

Nous devons étudier la question très sérieusement. Le Canada a un déficit commercial de 100 millions de dollars face au Costa Rica, ce qui signifie que les liens sont déjà inégaux. Ce projet de loi ne ferait qu'empirer la situation.

Initiatives ministérielles

Dans le secteur de l'industrie sucrière par exemple, le Costa Rica serait avantagé par rapport au Canada. Le sucre est raffiné à partir de la canne à sucre et de la betterave à sucre. La canne à sucre pousse dans les régions tropicales alors que la betterave à sucre pousse dans les régions tempérées comme le Canada et les États-Unis.

Il y a actuellement trois raffineries de sucre au Canada qui traitent le sucre brut. Il y en avait sept il y a vingt ans. Les règles canadiennes portant sur l'importation de sucre sont parmi les plus libérales au monde, les droits de douane portant sur le sucre raffiné ne sont que de 8 p. 100 et le sucre brut devant être raffiné au pays est exonéré.

Pour ce qui est des exportations, notre seul véritable marché se fait avec les États-Unis, qui imposent des quotas stricts de 12 000 tonnes de sucre par année.

D'autres pays comme le Costa Rica nous imposent des droits de douane très lourds lorsque nous voulons exporter du sucre vers leurs pays. Le Guatemala, par exemple, impose des droits de 160 p. 100 sur les importations de sucre, alors que le Canada n'exige que 8 p. 100.

En Colombie-Britannique, la société Rogers Sugar risque de subir de fortes pertes à cause de ce traité. J'ai invité ses dirigeants à venir à mon bureau m'exposer leur point de vue. La société, qui date de 111 ans, fait vivre 650 personnes, dont 450 agriculteurs, et produit 140 000 tonnes de sucre par an.

La Chambre connaît la situation désespérée de nos agriculteurs, car elle a fait l'objet d'un débat d'urgence la semaine dernière.

Le gouvernement en place a-t-il l'intention d'ajouter l'insulte à l'injure en retirant leur gagne-pain aux agriculteurs et à leurs familles? A-t-il pensé aux répercussions qu'il y aura sur les collectivités telles que Taber, en Alberta, où sont établies les raffineries de sucre de betterave de la société Rogers? Qu'arrivera-t-il à ces collectivités?

Grâce à ses activités à Vancouver et à Taber, la société Rogers injecte actuellement près de 100 millions de dollars dans l'économie canadienne, et fournit du travail intéressant à ses employés, dont 17 électeurs de ma circonscription de Surry-Centre.

Pour des sociétés comme Rogers, ce traité limite l'exercice des forces du marché, en offrant au Costa Rica un marché canadien plus ouvert que ne l'est le marché du Costa Rica aux Canadiens. On ne peut donc pas parler de réciprocité.

• (1310)

À l'heure actuelle, on ne consomme pas de sucre raffiné au Costa Rica, de sorte le Canada n'a rien à gagner à cet égard.

Un accord commercial doit toujours être négocié de bonne foi. Les négociations devraient se dérouler d'une manière efficace et efficiente, à l'avantage du Canada et des Canadiens. Avec le temps, il ne devrait pas y avoir de perdant. Une approche partielle n'a pas sa place à la table des négociations.

Cela est vrai pour d'autres secteurs que celui qui est en cause. Un secteur qui préoccupe vivement la Colombie-Britannique est celui du bois d'oeuvre. Nous savons tous quel est le sort de cette industrie. Dans ce cas, le Canada restreint les échanges pour protéger son industrie, et j'ajoute qu'il ne le fait pas d'une manière très efficace.

Pour ce qui est du sucre, cependant, le gouvernement signe un traité qui avantage clairement l'autre partie, ce qui est injuste. Je pensais que c'était l'ACDI qui était chargée de l'aide étrangère, pas le régime de commerce international.

En ne respectant pas l'esprit qui sous-tend les accords de libre-échange, le gouvernement en place ne donne pas des chances égales à nos industries dans les relations commerciales bilatérales avec le Costa Rica.

Je le répète, ce traité ne fait pas seulement ouvrir la porte à l'échange de biens et de services avec le Costa Rica. C'est un modèle pour toute la structure de l'ALEA et pour le reste du monde, représenté par l'Organisation mondiale du commerce.

En outre, nous devons nous assurer que les accords de libre-échange régionaux, comme celui sur la ZLEA, n'entrent pas en conflit avec nos accords de l'OMC. Ainsi, nous devons offrir à nos partenaires commerciaux les mêmes bénéfices que ceux que nous accordons au Costa Rica. Autrement, d'autres pays pourraient invoquer l'accord comme moyen d'obtenir des compromis du Canada dans d'autres secteurs et d'autres industries.

Le libre-échange, lorsqu'il se fait selon les règles, entraîne de meilleurs prix pour les consommateurs. Cependant, le libre-échange doit également être réciproque. Il doit être avantageux pour les deux partenaires.

Par ailleurs, en cette période d'incertitude économique, nous ne devrions rien faire qui puisse menacer les emplois au Canada.

Les habitants de la Colombie-Britannique ont déjà souffert de l'incompétence du gouvernement dans le dossier du bois d'oeuvre, du dumping de tomates en Colombie-Britannique, des problèmes dans l'industrie minière, les pêches, le tourisme, l'industrie cinématographique et bien d'autres choses. Nous ne pouvons pas le laisser faire la même chose à notre industrie du sucre.

Nous devons aux agriculteurs et aux travailleurs touchés par ces industries de nous opposer au projet de loi et à d'autres projets de loi comme celui-ci. Ce projet de loi sur le libre-échange ne sera pas le dernier à être présenté à la Chambre. Les marchés fonctionnent le mieux lorsque le gouvernement y intervient le moins. Voilà ce qu'est un marché libre.

Et lorsqu'il intervient, le gouvernement doit se montrer juste et prendre en compte l'ensemble des relations commerciales que le Canada entretient avec d'autres pays. Nous aurions tort de faire preuve de courte vue dans ce domaine. Nous devons voir la question dans un cadre plus vaste et en considérer les effets futurs. Le projet de loi établit un précédent dangereux, et je n'ai d'autre choix que de m'y opposer.

Enfin, selon moi, la suppression du tarif sur les importations de sucre raffiné des quatre pays d'Amérique centrale améliorerait grandement la position concurrentielle de ces pays sur le marché canadien.

Le prix que les producteurs canadiens auraient à payer pour cela pourrait dépasser les 30 millions de dollars canadiens à court et à moyen terme. Les avantages que pourraient en retirer les consommateurs canadiens se situeraient entre neuf et treize millions de dollars canadiens.

Les répercussions sur les utilisateurs finaux industriels et les consommateurs ainsi que sur les producteurs et les importateurs des quatre pays d'Amérique centrale seraient fonction de ce que les producteurs locaux laissent aller des parts de marché ou concurrentielles les prix d'un segment de marché industriel donné.

En outre, du fait que les producteurs des quatre pays d'Amérique centrale pourraient approvisionner le marché canadien à un coût plus bas que les producteurs canadiens, la suppression immédiate du tarif stimulerait la concurrence sur le marché local.

Initiatives ministérielles

•(1315)

Bien que nous estimions que certains producteurs canadiens puissent soutenir la concurrence au plan des charges décaissées, aucune industrie ne pourrait le faire à long terme. Toutefois, la suppression graduelle du tarif permettrait aux producteurs canadiens de décider s'ils souhaitaient relever le défi et de mettre en oeuvre les mesures qui s'imposent, le cas échéant.

À plus long terme, l'ALEA posera d'autres défis plus complexes. En plus d'ouvrir le marché canadien aux importations de sucre en provenance des grands pays producteurs de sucre tels que les États-Unis et le Mexique, lesquels ont des avantages logistiques importants pour ce qui est de l'approvisionnement du Canada par rapport aux quatre pays d'Amérique centrale et au Brésil, énorme producteur de sucre à très bas prix, l'ALEA ouvrira des perspectives pour les utilisateurs finaux industriels au plan de la relocalisation de leurs bases de production dans d'autres pays des Amériques.

Cet accord ne propose pas une approche équilibrée pour le Canada et le Costa Rica. Il établit un précédent qui pourrait s'avérer dangereux pour le Canada et les Canadiens. Voilà pourquoi je m'y oppose.

Le vice-président: La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote.

Le vice-président: Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le vice-président: Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le vice-président: Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

Le vice-président: À mon avis, les oui l'emportent.

Et plus de cinq députés s'étant levés:

Le vice-président: Convoquez les députés.

Après l'appel du timbre:

Le vice-président: Par conséquent, le vote sur ce sujet est reporté au mardi 2 octobre, à la fin de la période prévue pour les initiatives ministérielles.

* * *

LA LOI SUR L'EXPANSION DES EXPORTATIONS

L'hon. Anne McLellan (pour le ministre du Commerce international) propose: Que le projet de loi C-31, Loi modifiant la Loi sur l'expansion des exportations et d'autres lois en conséquence, soit lue pour la deuxième fois et renvoyée à un comité.

M. Pat O'Brien (secrétaire parlementaire du ministre du Commerce international, Lib.): Monsieur le Président, c'est un honneur pour moi de lancer le débat à l'étape de la deuxième lecture de cet important projet de loi. Ce dernier découle d'un examen en profondeur de la Loi sur l'expansion des exportations et des activités de la société qu'elle régit, c'est-à-dire la Société pour l'expansion des exportations, communément appelée SEE.

Le projet de loi renferme des modifications précises recommandées à la suite d'une étude détaillée commencée en 1998, et propose une façon équilibrée d'envisager le changement à la SEE. Il est le

complément d'autres directives émises par le gouvernement, ainsi que de changements qui ont été entrepris par la SEE depuis le début de l'étude.

On peut dire avec raison que ce projet de loi est le fruit de l'étude la plus rigoureuse jamais entreprise des activités de financement des exportations au Canada. Cette vaste étude comprenait des consultations publiques, des recommandations de comités parlementaires et des avis et des recommandations de nombreux autres experts, intervenants et observateurs indépendants.

Ces mesures législatives présentées à la Chambre sont le produit d'une discussion bien précise sur ce qui apparaît le mieux pour la Canada dans un monde extrêmement concurrentiel d'échanges internationaux, ainsi que d'un examen approfondi du moyen d'incarner les valeurs canadiennes dans nos rapports avec les autres pays.

Une des principales caractéristiques du projet de loi est qu'il exige la tenue d'une évaluation environnementale de tout projet que la SEE envisage d'appuyer. Il s'agit là d'un changement important qui met le Canada à l'avant-garde de la communauté internationale sur le plan des efforts visant à lier plus étroitement les activités de crédit à l'exportation et les impacts environnementaux. Le projet de loi comprend aussi d'autres changements servant à établir le cadre juridique nécessaire pour effectuer un certain nombre de changements opérationnels à la SEE.

Le projet de loi C-31 respecte un engagement pris par le ministre du Commerce international en juin dernier. Le ministre avait alors annoncé d'importants changements de politiques relativement à l'organisme de crédit à l'exportation du Canada. Il avait dit qu'il présenterait une mesure législative habilitante cet automne. Le projet de loi C-31 vient établir les assises juridiques nécessaires pour faire des changements.

L'annonce faite en juin par le ministre était fondée sur les conclusions qui se sont dégagées du processus d'examen que j'ai mentionné plus tôt. Pour comprendre comment l'examen a conduit aux modifications que nous débattons aujourd'hui, il est utile d'avoir une certaine compréhension du processus lui-même.

Les députés savent peut-être que le ministre du Commerce international, en consultation avec le ministre des Finances, est tenu d'examiner périodiquement la loi, en vertu de la loi elle-même. Cette exigence découle de modifications qui ont été apportées à la loi en 1993 par le Parlement de l'époque.

Ces modifications comprenaient un élargissement important du mandat commercial de la Société pour l'expansion des exportations afin que celle-ci puisse combler des lacunes perçues dans le marché des services financiers du secteur privé ou appuyer plus activement les besoins financiers internationaux des exportateurs canadiens.

Ces modifications se sont avérées très efficaces. L'appui financier donné par la société aux exportateurs canadiens est passée d'environ 12 milliards de dollars en 1993 à plus de 45 milliards de dollars l'an dernier. Au cours de cette période, les entreprises canadiennes ont pu accroître leur présence sur les marchés partout dans le monde.

Aujourd'hui, les exportations comptent pour plus de 40 p. 100 de notre PIB. Environ un tiers de nos emplois dépendent directement de notre succès sur les marchés d'exportation.

Initiatives ministérielles

Il est clair que la Société pour l'expansion des exportations est un élément clé du succès de notre pays sur les marchés d'exportation. La SEE a fait ses preuves en comblant les lacunes des services financiers du secteur privé, en invitant les PME à être présentes en plus grand nombre sur les marchés de l'exportation, en accordant un appui financier nécessaire aux clients du Canada dans les pays en voie de développement, et, d'une manière générale, en s'assurant que les exportateurs canadiens ont accès au genre de financement qui leur permettra de soutenir la concurrence des exportateurs des autres pays.

Vu le rôle essentiel que la SEE joue en ce qui concerne la stratégie d'expansion du commerce de notre pays, nous devons nous assurer qu'elle puisse continuer à satisfaire les besoins des exportateurs canadiens en matière de financement concurrentiel, et tout particulièrement ceux des PME car elles constituent l'épine dorsale de notre économie et sont la principale source d'emplois au Canada.

• (1320)

C'est encore plus important maintenant que la conjoncture économique mondiale est moins favorable et que les exportateurs canadiens doivent faire face à une concurrence plus féroce. Par ailleurs, les principes pratiques et les activités de financement de la SEE doivent refléter les valeurs canadiennes en ce qui concerne la responsabilité sociale des sociétés, l'environnement, les droits de la personne, la transparence et la reddition des comptes.

En tant que législateurs, le défi qui se pose à nous est de trouver un équilibre entre les deux priorités jumelles que sont la compétitivité internationale des entreprises et la responsabilité sociale de ces dernières. Le projet de loi C-31 contribue à ce faire. Par ailleurs, il est complémentaire d'autres initiatives ayant pour objet de trouver une approche équilibrée en ce qui concerne le changement au sein de la SEE.

Par exemple, combiné aux lignes directrices énoncées plus tôt par le ministre du Commerce international, le projet de loi s'inscrit dans la lignée d'un processus de changement au sein de la SEE qui a bénéficié des résultats d'un processus d'examen public d'envergure qui s'est déroulé au cours des trois dernières années.

La première étape du processus a été la commande en 1998 d'une étude à une société d'experts-conseils, le cabinet d'avocats bien connu Gowlings. L'équipe de Gowlings a entrepris une étude détaillée de la Loi sur l'expansion des exportations ainsi que de la société gouvernée par la SEE. Gowlings a également évalué les besoins et les plans du Canada en matière d'exportations dans le contexte de la politique internationale et a eu recours pour ce faire à de vastes consultations auprès des intervenants ainsi qu'à des sondages détaillés et à des travaux de recherche indépendants.

Gowlings a constaté que la SEE avait une réputation très enviable dans le milieu canadien de l'exportation. Tant les clients que les concurrents de la SEE voient dans cet organisme une expérience canadienne fort réussie.

La SEE a récemment mené un sondage très exhaustif auprès de ses clients. Le niveau de satisfaction à l'égard des services qu'elle dispense est remarquable. Des électeurs et des sociétés importantes de ma circonscription soulignent fréquemment l'importance que revêtent l'aide et le travail de la SEE.

La General Motors Défense de London, en Ontario, en est un bon exemple. Cette société apprécie au plus haut point l'aide à l'exportation qui lui est offerte par la SEE. Quelque 80 p. 100 des ventes de la General Motors sont dans le secteur des exportations.

Le rapport Gowlings soulève aussi des préoccupations. Il souligne que les décisions de la SEE en matière de financement de projets ne tiennent peut-être pas suffisamment compte des impacts possibles sur l'environnement et les droits de la personne dans d'autres pays. Gowlings recommande notamment d'améliorer la reddition de comptes en ce qui a trait à l'environnement et aux droits de la personne.

Le rapport Gowlings a été déposé au Parlement en juillet 1999 et renvoyé au Comité permanent des affaires étrangères et du commerce international, ou CPAECI, ainsi qu'au Comité sénatorial des banques. Les deux comités ont tenu des audiences, entendu des témoins et produit des rapports qu'ils ont soumis au gouvernement.

Le Comité sénatorial des banques a mis l'accent sur les rapports entre la SEE et d'autres institutions financières canadiennes. Dans son rapport, le comité recommande une forme de garantie privée des crédits à l'exportation qui est présentement à l'étude. L'examen du CPAECI avait une portée plus vaste. Un grand nombre de partisans de groupes d'intérêts des secteurs public et privé se sont exprimés dans le cadre d'une série d'audiences et de tables rondes. Le comité a aussi reçu bon nombre de mémoires.

Dans son rapport au Parlement, le président du CPAECI a souligné la difficulté d'aborder et d'équilibrer deux séries d'objectifs en matière de politique gouvernementale par l'entremise de la SEE. Il a mentionné que, d'une part, la SEE doit faire preuve d'ouverture et rendre des comptes afin que les Canadiens puissent veiller à ce que la société soit le reflet de leurs valeurs dans ses transactions avec d'autres pays. Par ailleurs, les exportateurs canadiens doivent avoir un accès ininterrompu au genre de services financiers indispensables au maintien de leur position concurrentielle à l'échelle internationale.

Le rapport du CPAECI recommandait des façons d'atteindre cet équilibre. Une des principales propositions consistait à modifier la Loi sur l'expansion des exportations afin que les activités appuyées par la SEE puissent apporter des avantages économiques aux Canadiens et permettre au Canada de satisfaire à ses engagements et à ses obligations à l'échelle internationale, particulièrement dans les domaines du développement soucieux de l'environnement et des droits de la personne.

• (1325)

Le projet de loi C-31 respecte l'esprit de cette recommandation clé. Le vérificateur général du Canada a aussi fourni des conseils sur la SEE que le gouvernement a trouvés utiles et qui concernent le projet de loi dont nous sommes ici saisis.

L'année dernière, en réponse à une demande du gouvernement, le vérificateur général a examiné le cadre d'examen environnemental que la SEE avait présenté plus tôt. La SEE avait présenté son propre processus de révision environnementale en 1999, mais on s'était inquiété publiquement de son manque de rigueur et de clarté. Le gouvernement voulait que le vérificateur général examine la pertinence du cadre d'examen environnemental de la SEE et en évalue le rendement à l'application.

Madame le vérificateur général a publié son rapport en mai dernier. Elle y concluait que le cadre d'examen environnemental de la SEE «contient la plupart des éléments d'un processus d'examen environnemental bien conçu». C'était là une conclusion utile puisqu'elle laissait entendre que la SEE était sur la bonne voie en ce qui concerne l'examen environnemental.

Initiatives ministérielles

Toutefois, madame la vérificatrice générale a aussi cerné une lacune lorsqu'elle a trouvé des écarts importants entre le concept et l'application du cadre d'examen environnemental. Elle estimait que même si la SEE était sur la bonne voie en ce qui concerne l'examen environnemental, il fallait que cette société améliore sa politique et ses méthodes.

Suite à la publication de ce rapport, le ministre du Commerce international a fourni des directives claires à la société pour la gestion de ses pratiques d'examen environnemental.

La SEE a pris à coeur les conseils qu'elle a reçus et elle mène à l'heure actuelle de vastes consultations publiques en vue de renforcer son cadre d'examen environnemental. Dans le même sens, la société présente aussi une nouvelle politique de divulgation par suite de consultations auprès des intervenants.

Il importe de signaler que le débat sur la question de savoir si un examen environnemental des projets de la SEE s'impose est terminé. Tout le monde s'entend pour dire qu'un tel examen s'impose. Des représentants du milieu des affaires comme de groupes de défense de l'intérêt public conviennent de la nécessité de l'examen environnemental. Avec le présent projet de loi, le gouvernement se sert de la Loi sur l'expansion des exportations comme fondement statutaire d'un processus d'examen environnemental à la SEE. Il incombe maintenant au conseil d'administration de la société de mettre au point une ligne directrice pour que les objectifs et les attentes du processus d'examen soient clairs et pratiques.

La SEE est en train de mettre au point un processus d'examen environnemental vraiment rigoureux qui réalisera des objectifs tant économiques que sociaux et qui aura force de loi, comme on le propose dans le projet de loi. En décidant d'établir un fondement légal pour l'examen environnemental des projets de la SEE, le Canada a fait un grand pas en avant sur la scène internationale.

Un certain nombre de pays, notamment les pays membres de l'OCDE, examinent à l'heure actuelle des mesures demandant à leurs organismes nationaux de crédit à l'exportation de procéder à des évaluations environnementales de projets qu'on envisage de soutenir. Avec ce projet de loi, le Canada sera parmi les premiers à prévoir dans la loi une évaluation environnementale de tels projets.

En même temps, l'approche législative proposée dans le projet de loi C-31 n'empêche pas le Canada de suivre les nouvelles tendances et l'évolution des choses dans d'autres pays. Ainsi, certains groupes de pression canadiens veulent que les évaluations environnementales effectuées par la SEE soient visées par la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Cependant, cette méthode irait à l'encontre de l'évolution de la situation ailleurs dans la communauté internationale, y compris au sein de l'OCDE, où on retrouve la majeure partie de nos concurrents sur les marchés d'exportation.

En d'autres termes, le projet de loi fait du Canada un chef de file sur la scène internationale pour ce qui est d'appliquer des normes plus strictes d'évaluation environnementale avant que nos organismes chargés de stimuler les exportations ne financent des projets. Cependant, on le fait d'une façon qui ne va pas placer les entreprises canadiennes dans une position désavantageuse par rapport aux exportateurs d'autres pays. C'est essentiel. C'est un exemple de plus de la nécessité de trouver une façon réaliste et pratique d'aborder les changements à la SEE.

• (1330)

Le projet de loi propose également des modifications d'ordre administratif à la loi actuelle. Par exemple, le projet de loi propose de modifier la dénomination sociale de la société pour qu'elle s'appelle dorénavant Export Development Canada en anglais et Exportation et

Développement Canada en français. Cela signifie que l'acronyme EDC restera le même dans les deux langues officielles.

Ce changement ne fait que refléter la réalité de la SEE dans ses contacts quotidiens avec ses clients. Cela va également permettre à la société de profiter de l'image très positive de sa dénomination sociale, EDC, au Canada et à l'étranger. Je pourrais ajouter que le fait d'inscrire Canada dans son titre permettra de profiter de l'immense sympathie dont nous jouissons dans toute la communauté internationale et qui se manifeste chaque fois que nous voyageons dans le monde. Je sais que les Canadiens de toutes les couches de la société partagent cette expérience.

Parmi les autres modifications, il y en a une tendant à permettre au conseil de déléguer ses pouvoirs et fonctions aux comités qu'il peut constituer. Cela reflète des pratiques de gestion modernes et va dans le sens des pratiques suivies dans les secteurs public et privé.

Une autre modification fait en sorte que certaines activités de la SEE ne peuvent être assujetties à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. On a inséré cette modification pour éviter des doublons possibles dans les évaluations environnementales dans les cas où la SEE pourrait participer à un projet en partenariat avec une autre organisation qui est assujettie à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

Une modification tend à permettre au conseil de la SEE de régir la création d'un régime de retraite pour les dirigeants et les employés de la société. Cette modification se passe d'explications.

Enfin, je veux parler de la modification aux termes de laquelle le vérificateur général serait tenu de vérifier, au moins tous les cinq ans, le processus d'examen environnemental d'EDC et sa mise en oeuvre. C'est là aussi une mesure clé. Cela garantit qu'EDC devra continuer de rendre compte publiquement de son rendement au chapitre de l'examen environnemental. Je signale aussi que le ministre du Commerce international a demandé au vérificateur général si sa première vérification pourrait avoir lieu au bout de deux ans seulement. Ce n'est pas une exigence de la loi, mais le ministre a agi de manière très proactive en proposant cela, et on devrait l'en féliciter. En privilégiant la responsabilité sur le plan environnemental, le ministre et le gouvernement montrent bien l'importance qu'ils accordent à toute cette initiative.

Ceux qui veulent conférer un caractère légal à l'examen environnemental d'EDC devraient se réjouir de la modification qui oblige le conseil d'EDC à établir une directive visant à déterminer si un projet donné risque d'avoir des effets environnementaux négatifs.

La modification aux termes de laquelle le vérificateur général devrait vérifier le processus d'examen environnemental d'EDC et sa mise en oeuvre devrait aussi être une nouvelle réjouissante. Cela signifie que le processus d'examen environnemental d'EDC continuera d'être examiné par le vérificateur général, ce haut fonctionnaire du Parlement qui est indépendant du conseil et, partant, du gouvernement.

En conclusion, EDC est une partie capitale des efforts de développement des exportations du Canada. Les entreprises petites et grandes de toutes les régions du Canada dépendent de cette société qui leur fournit les services financiers dont elles ont besoin pour réussir sur les marchés internationaux extrêmement concurrentiels. J'ai déjà cité l'exemple dont mes amis me parlent abondamment, celui de la division de la défense de General Motors à London, en Ontario.

Initiatives ministérielles

Par la même occasion, à titre de société d'État, EDC doit refléter les valeurs canadiennes dans ses politiques et ses activités. L'examen environnemental est un aspect essentiel à cet égard. Le projet de loi conférerait un caractère légal à cet aspect clé de la responsabilité sociale des entreprises.

En résumé, il y a trois raisons fondamentales pour lesquelles la Chambre devrait appuyer le projet de loi. Il facilite la poursuite des changements visant à renforcer et à rendre plus efficace EDC. Il confère un caractère légal à l'examen environnemental des projets d'EDC. Il garantit que le vérificateur général, au nom de la population canadienne, continuera à surveiller la conduite d'EDC en matière d'examen environnemental et à en faire rapport.

J'exhorte donc tous mes collègues à la Chambre à appuyer le projet de loi à l'étude.

M. Gurmant Grewal (Surrey-Centre, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre de nouveau la parole au nom de mes électeurs de Surrey-Centre dans le débat sur le projet de loi C-31, Loi modifiant la Loi sur l'expansion des exportations et d'autres lois en conséquence.

Le secrétaire parlementaire a exposé le point de vue du gouvernement. J'ai maintenant l'occasion d'exposer celui de l'opposition. Cependant, avant de le faire, pour les gens qui nous écoutent et qui suivent le débat, je voudrais brosser un bref aperçu de la question.

La loi régissant la SEE, la Société pour l'expansion des exportations, requiert un examen ministériel. Un cabinet d'avocats a présenté un rapport d'examen de la loi en 1998. Le rapport a été étudié par le Comité permanent des affaires étrangères et du commerce international, qui a fait rapport à son tour. Ce dernier a abouti au projet de loi C-31 dont nous sommes saisis aujourd'hui.

De façon générale, il s'agit d'un projet de loi qui ne fait que mettre la loi à jour. S'il est adopté, il permettra au conseil de déléguer ses pouvoirs. Il exigera qu'EDC établisse un régime de pensions pour ses employés.

La politique du Conseil du trésor incite les sociétés d'État à créer des régimes de pension indépendants et complets pour leurs employés. Toutefois, le RPC, l'un des principaux régimes de pension gérés par le gouvernement fédéral, est le régime de pension le plus mal administré. Son rendement a même été inférieur à celui des comptes d'épargne. Le gouvernement libéral a fait main basse sur ses fonds excédentaires, et l'actuaire en chef du RPC a été licencié pour avoir été trop franc et pour ne pas avoir cédé aux pressions des libéraux.

Avant ces modifications, la SEE n'était assujettie à aucune exigence législative d'examen environnemental.

S'il est adopté, le projet de loi exigera d'EDC qu'elle détermine si un projet est susceptible d'avoir des effets néfastes pour l'environnement et s'il est justifié pour EDC de conclure une transaction.

Le député qui vient de prendre la parole a soulevé la question de l'environnement. La Loi canadienne sur l'évaluation environnementale ne s'appliquera pas aux examens d'EDC, de sorte que les normes et lois canadiennes en matière d'environnement ne s'appliquent pas aux autres pays souverains. Comment pouvons-nous le faire?

L'objectif de la modification environnementale de fond consiste à établir un équilibre entre la compétitivité et la préoccupation relative aux effets environnementaux des projets appuyés par EDC.

• (1345)

Le vérificateur général a recommandé que la plupart des institutions financières internationales, y compris les organismes de

crédit à l'exportation, soient dotées de politiques et règles environnementales. On s'est entendu sur les éléments de bonne pratique qu'une institution financière internationale devrait adopter, de manière à s'assurer que les projets qu'elle soutient soient responsables du point de vue environnemental et social.

Les pays industrialisés membres du G-8 et de l'OCDE ont élaboré des lignes directrices environnementales communes pour les organismes de crédit à l'exportation. Ces lignes directrices contiennent notamment les dispositions suivantes : afin de renforcer ses études environnementales, la SEE doit modifier à la fois la conception et le fonctionnement du cadre de travail; afin de combler les lacunes dans la conception du cadre, la SEE devrait viser une plus grande transparence par le truchement de la consultation et de la divulgation publiques; et, afin de renforcer la mise en oeuvre du cadre, la SEE devrait privilégier les moyens permettant d'identifier les risques environnementaux dans le processus d'examen préalable et mettre l'accent sur la surveillance afin de s'assurer que le cadre fonctionne efficacement.

Mes électeurs et moi-même, ainsi que les députés de mon parti, sont en faveur de la protection de l'environnement. La politique de l'Alliance canadienne appuie les mesures de développement durable.

J'ose même affirmer que les députés de tous les partis à la Chambre veulent protéger l'environnement. Ils travaillent d'ailleurs à des projets de réduction des gaz à effets de serre et d'amélioration de la qualité de l'air et de l'eau, afin que nous puissions léguer un monde plus sain aux générations futures.

Le gouvernement libéral a cependant mal géré l'environnement et n'a pas assuré le développement durable.

Les libéraux ont signé des traités internationaux, comme les protocoles de Kyoto, de Beijing et de Rio, sans aucune intention d'y donner suite. Ils ont pris ces engagements sans avoir consulté les Canadiens, le Parlement et les provinces. Le gouvernement libéral a pris ces engagements sans s'être préalablement assuré l'appui scientifique nécessaire à leur réalisation. Il a pris des décisions politiques au sujet de questions qui nécessitaient des décisions scientifiques. Il a pris des décisions qui n'étaient pas fondées sur des faits scientifiques ou sur ce que les Canadiens peuvent faire, mais uniquement par souci d'intervention et pour des motifs de nature politique. À deux reprises, ce gouvernement a laissé le projet de loi sur les espèces en péril mourir au *Feuilleton*.

Le projet de loi soulève un autre problème dans la mesure où le gouvernement libéral utilise davantage, à des fins de faveurs politiques, la SEE que d'autres sociétés d'État comme l'ACDI, DRHC, Diversification de l'économie de l'Ouest Canada, l'APECA et bien d'autres. Ces organismes ne devraient pas être utilisés à des fins politiques, mais servir plutôt à répondre aux besoins des Canadiens.

Les nominations politiques au sein de sociétés d'État sont monnaie courante. Tout récemment, M. Bernard Boudreau, qui avait accédé peu de temps avant au Sénat et au Cabinet et qui a tenté en vain de se faire élire comme député libéral, a été nommé au conseil d'administration de la SEE. Le projet de loi ne tient aucun compte du problème des nominations politiques. Il faut mettre un terme à cette pratique. Les nominations à ces organismes devraient être faites au mérite et non pas en fonction des liens d'amitié avec les libéraux. Ces derniers ont attribué ces postes à des amis et à des candidats rejetés par les électeurs canadiens.

Initiatives ministérielles

L'Alliance canadienne reconnaît le rôle essentiel que les établissements financiers jouent dans la vie quotidienne des Canadiens. Nous protégerons les intérêts des consommateurs en favorisant la concurrence et en veillant à bien réglementer le secteur des services financiers, sans pour autant menacer la stabilité de ces établissements ou réduire leurs chances de succès et d'expansion.

La plupart des services offerts par la SEE, comme le financement et l'assurance à court et à moyen terme des exportations, devraient être privatisés. Les autres activités de la SEE devraient être confiées à une division du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, qui aurait l'obligation de rendre des comptes au Parlement. Cette division pourrait offrir à l'occasion des garanties d'emprunt et d'autres services en-dehors du champ d'activité des entreprises privées, comme l'assurance à long terme, la réassurance des risques politiques et des projets qui ne sont pas rentables mais qui peuvent être dans l'intérêt d'un peuple.

Nous savons que l'organisation est en mesure d'agir dans ces domaines, mais elle ne devrait pas le faire pour favoriser les amis du gouvernement faible et arrogant qu'est le gouvernement libéral.

En 1991, le Royaume-Uni a privatisé son agence d'expansion des exportations, appelée Export Credits Guarantee Department, afin de prévenir toute apparence de subvention au commerce au sein de l'Union européenne. Le gouvernement britannique a offert à l'entreprise privée qui a pris la relève du ECGD de garantir les risques politiques.

Dans l'intérêt des exportateurs, il faudrait une saine concurrence dans les secteurs des exportations et du financement. La libre concurrence et le marché libre devraient régner. Voilà ce que devrait prôner le gouvernement. Les exportateurs devraient pouvoir traiter directement avec leurs banques ou leurs courtiers d'assurance pour financer et assurer leurs exportations. C'est ce qu'il faut. Si les banques pouvaient intervenir dans ce domaine, les exportateurs pourraient financer toutes leurs activités et compter sur des services rapides, efficaces et personnalisés.

En terminant, je signale que le projet de loi ne s'attaque pas aux problèmes que je viens de décrire. J'exhorte le gouvernement à régler ces problèmes et à modifier en conséquence la mesure législative. Sinon, je serai obligé de voter contre le projet de loi.

Les députés de ce côté-ci reconnaissent que la SEE jouit d'un appui considérable dans certains segments du milieu des affaires, mais ils s'aperçoivent aussi que le gouvernement libéral se sert de cette société à des fins politiques, comme on a pu le voir récemment dans une publicité télédiffusée.

Nous devrions et nous devons nous opposer à ce projet de loi à cause du favoritisme qui se poursuit et pour tous les motifs que j'ai mentionnés. Par conséquent, je voterai contre le projet de loi.

● (1350)

[Français]

M. Robert Lanctôt (Châteauguay, BQ): Monsieur le Président, un tel projet de loi aurait pu permettre d'appuyer et de mettre en application plusieurs recommandations faites par le Comité permanent des affaires extérieures, et du Commerce international mais mon discours montrera comment on est passé à côté de la question avec ce projet de loi.

La SEE, la Société pour l'expansion des exportations, est une société d'État. Elle jouit d'un statut particulier. Elle n'est pas assujettie à la Loi sur l'accès à l'information. Elle n'est pas assujettie non plus à la Loi sur l'évaluation environnementale. Il y aurait eu ici une possibilité de pouvoir l'appliquer.

Elle n'est pas réglementée par le Bureau du surintendant des institutions financières. Elle ne paie pas d'impôt sur le revenu. Elle n'est pas tenue de verser de dividendes et elle peut emprunter à des taux favorables, grâce au crédit accordé au gouvernement du Canada.

Que vient faire ce projet de loi? Ce qu'on peut tout d'abord voir dans ce projet de loi, et cela saute aux yeux, c'est qu'il y a un problème environnemental. On essaie, par ce projet de loi, de le mettre dans un cadre de référence environnementale qui est établi par la SEE elle-même, par ses dirigeants.

On avait la possibilité d'inclure la Loi sur l'évaluation environnementale. On est passé à côté d'une belle occasion de faire quelque chose de très simple et d'avoir des critères établis, non pas des normes dites internationales qui seront établies par des dirigeants en se basant sur des choses qui existent ou qui n'existent pas. On aurait pu avoir des critères vraiment bien établis.

La vérificatrice générale avait reçu le mandat d'évaluer les cadres de référence environnementale de la SEE. Lors de cette évaluation, 25 projets furent considérés. De ces 25 projets, 23 étaient mal faits ou ne regardait pas quel était leur impact sur le processus environnemental. Plus tard, je donnerai des exemples relativement à ces projets qui ont été analysés.

Regardons le premier rapport qui avait été critiqué et que l'on a étudié en comité en 1999. À cette époque, suite aux rencontres entre les différents partis politiques en comité, on a dit qu'il y avait un manque de transparence, un manque de divulgation et de responsabilisation de cette société, qu'il faudrait qu'elle fasse preuve de transparence vis-à-vis de la population du Canada et du Québec. De plus, il y avait un développement écologique durable en environnement, ce que nous verrons plus précisément au cours de mon discours sur ce projet de loi, plus tard cet après-midi.

En outre, on parlait des droits de l'homme. On ne les voit nulle part dans le projet de loi. Que penser d'une société dont le but est de pouvoir faire du financement pour l'exportation, d'aider les compagnies, sans s'occuper des droits de la personne? On sait que sur la planète, il existe plusieurs endroits où on a des problèmes avec cette question. Il peut y avoir des endroits où, très spécifiquement, on peut avoir des problèmes avec les droits de l'homme. Pourquoi n'a-t-on pas fait en sorte de se conformer à nos engagements internationaux sur cette question?

● (1355)

Le projet de loi n'en parle même pas. Pourtant, le comité en avait fait une de ses recommandations dans ses conclusions. La vérificatrice générale, qui a déposé son rapport en mai 2001, en a également parlé. Je vais énumérer quelques éléments des conclusions et recommandations de ce rapport. On pouvait y lire ceci:

Il y a des lacunes importantes au chapitre de la consultation publique et de la divulgation. Il y a des écarts importants entre le concept et l'application du cadre de référence. Les objectifs du cadre de référence ne sont pas clairs. Les normes environnementales du cadre ne sont pas précisées.

Il y a des lacunes à chaque étape du processus d'examen environnemental. Les outils de sélection ne sont pas appliqués de manière appropriée pour déterminer les risques environnementaux potentiels. Il n'y a pas de méthode pour déterminer si des risques environnementaux néfastes peuvent être justifiés.

Le rapport de la vérificatrice générale déposé en mai 2001 met en relief des éléments très importants, surtout au plan de la transparence, de la divulgation, de l'environnement et, bien entendu, au niveau des droits de la personne. Lorsque l'on regarde le point de vue environnemental, quel est le cadre de référence? Le but serait d'avoir des critères, des normes précises afin de pouvoir les appliquer.

Article 31 du Règlement

En ce qui concerne le cadre de référence, lorsque la vérificatrice générale dit que cela n'existe même pas, on se retrouve dans une zone nébuleuse et très timide. Pourquoi? Parce que ce cadre-là, au lieu d'être basé sur une loi comme celle que nous avons au Canada, la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, au lieu d'avoir des critères pour pouvoir faire des études d'impacts, élaborer des processus qui commencent au début, avant d'accepter un projet financier, on applique toujours jusqu'à maintenant, cette étude de normes basée sur le pays hôte. Mais comme on le sait, il y a plusieurs pays hôtes dont les normes environnementales ou les critères sont vraiment en deçà de ce que nous avons au Québec et au Canada.

Donc, si nous n'avons aucune méthode, aucun critère d'application, quelle sera la possibilité d'avoir quelque chose de certain. Il ne faut pas oublier qu'avec le manque de divulgation et de transparence, on peut certainement se poser la question suivante: est-ce que la SEE est vraiment crédible? Est-ce qu'elle fait ses devoirs correctement? Si on ne peut pas avoir accès à ces informations en vertu de la Loi sur l'accès à l'information, comme on le sait...

Le vice-président: Je regrette d'interrompre l'honorable député, mais nous devons passer aux déclarations des députés. L'honorable député de Châteauguay pourra continuer son discours après la période des questions orales.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

LE TERRORISME

M. Brent St. Denis (Algoma—Manitoulin, Lib.): Monsieur le Président, je loue le premier ministre et je le remercie pour le leadership et la sagesse qu'il démontre en ces temps difficiles. À le voir agir, je suis fier d'être Canadien, et je prie les députés dans cette enceinte et tous les Canadiens de se ranger derrière lui. Il le mérite.

Nous traversons une période de profonde tristesse et de grand changement, mais c'est aussi une occasion historique pour la coopération internationale. Nous avons été témoins d'actes de terrorisme horribles et d'actes d'héroïsme merveilleux. Nous avons aussi vu les gens se regrouper face à l'adversité.

On peut tirer une leçon du Congrès américain, qui se rallie derrière son président. Cette institution a décidé de faire front commun, et nous devrions l'imiter. Le Canada continuera d'appuyer ses amis américains, mais nous devons d'abord nous donner la main et fournir un exemple aux Canadiens. Nous pouvons discuter des détails, mais agissons ensemble.

Je suis d'accord avec le président Bush, qui dit que ce n'est pas le moment de faire de la politique. Nous avons besoin maintenant de leadership, de sagesse, de coopération et d'une action concertée. Je le répète: rangeons-nous tous derrière le premier ministre et son Cabinet. Si nous travaillons ensemble, le Canada sera plus fort pour relever les défis qui l'attendent.

* * *

• (1400)

L'ENTREPRISE PRIVÉE

Mme Betty Hinton (Kamloops, Thompson and Highland Valleys, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'ai appris dernièrement que des bénévoles s'employaient à restaurer une résidence vieille de 150 ans à Kincardine, en Ontario. D'ici à ce que

les travaux soient complètement terminés, les bénévoles auront recueilli plus de 350 000 \$ en dons privés et consacré plusieurs milliers d'heures à préserver cet édifice du patrimoine. Un membre du conseil de la société patrimoniale à but non lucratif effectuant les travaux a indiqué que, selon lui, la raison du succès phénoménal de cette entreprise est l'absence de participation du gouvernement.

Depuis des années, l'Alliance canadienne dit que le gouvernement ne devrait pas se mêler des affaires des Canadiens. Ceux-ci sont bien meilleurs juges que lui quand vient le temps de faire preuve de créativité et de lancer des entreprises à succès.

En tant que députés élus, il ne nous appartient pas de concevoir des projets d'affaires pour les citoyens. Notre travail consiste à fournir aux Canadiens un milieu propice pour la mise en oeuvre de leurs propres entreprises, et non à leur imposer un cadre ou des règles précises.

* * *

LA SÉCURITÉ NATIONALE

M. Andy Savoy (Tobique—Mactaquac, Lib.): Monsieur le Président, en premier lieu, je félicite le premier ministre pour l'habileté dont il a fait preuve dans le traitement de la crise terroriste et pour avoir abordé la question du commerce lors de sa récente rencontre avec le président Bush. Comme la valeur des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis se chiffre à 1,4 milliard de dollars par jour, le premier ministre sait pertinemment que le succès de nos entreprises, sur le marché mondial, repose sur la libre circulation des marchandises, des personnes et des services.

Dans ma circonscription de Tobique—Mactaquac, qui jouxte l'État du Maine, les électeurs sont extrêmement conscients de l'importance de l'ouverture des frontières. Depuis des siècles, nous sommes unis à nos voisins du Sud par des liens d'amitié uniques. La frontière entre nos pays nous a unis plutôt que divisés.

Au lendemain des attaques terroristes du 11 septembre, l'ouverture de nos frontières a été remise en question. Or, il est impératif de maintenir l'équilibre entre notre sécurité et notre économie. Il n'est pas possible d'assurer la gestion efficace des frontières de façon isolée. Il faut des initiatives conjointes pour favoriser le passage des personnes et des marchandises aux frontières tout en assurant du même coup la santé et la sécurité publiques. En clair, cela signifie que nous devons construire des ponts, non des murs, entre nos deux pays.

En mai 1961, John F. Kennedy, s'adressait au Parlement dans les termes suivants:

La géographie a fait de nous des voisins, l'histoire a fait de nous des amis, l'économie a fait de nous des associés et la nécessité a fait de nous des alliés.

Ces paroles n'ont jamais eu une résonance aussi juste qu'aujourd'hui.

* * *

[Français]

LA JOURNÉE INTERNATIONALE DE LA MUSIQUE

Mme Sarmite Bulte (Parkdale—High Park, Lib.): Monsieur le Président, aujourd'hui, le 1^{er} octobre, marque la Journée internationale de la musique. Il y a 26 ans, elle était proclamée pour la première fois, ici même à Ottawa, par le célèbre musicien Yehudi Menuhin. Depuis, cette journée est célébrée dans de nombreux pays, dont le Canada.

Cet événement souligne, avec l'ensemble des peuples de la terre, l'importance universelle de la musique. La musique met en valeur les idéaux de paix et d'amitié entre les peuples, l'évolution de leurs cultures, l'échange et l'appréciation réciproque des valeurs esthétiques. Elle ne connaît pas de frontière, elle transcende les barrières linguistiques, elle nous rejoint tous et chacun.

[Traduction]

Le Conseil international de la musique a demandé à la ministre du Patrimoine canadien d'agir à titre de coordonatrice de la Journée internationale de la musique jusqu'en 2005.

Le Canada invite le monde entier à se joindre à lui pour souligner l'importance du message de paix et d'amitié que véhicule la Journée internationale de la musique et pour reconnaître le talent de nos artistes canadiens.

* * *

LA JOURNÉE INTERNATIONALE DES PERSONNES ÂGÉES

M. Tony Tirabassi (Niagara-Centre, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux d'annoncer que nous célébrons aujourd'hui la Journée internationale des personnes âgées. C'est l'occasion pour tous les Canadiens de réfléchir à la précieuse contribution des personnes âgées à notre société, et au sens qu'elles ajoutent à chacune de nos vies.

Dans Niagara-Centre, des groupes comme Rose City Seniors de Welland et Thorold Seniors Association sont bien structurés et apportent des contributions importantes à leurs collectivités respectives.

Les personnes âgées consacrent plus d'heures que tout autre groupe d'âge à des oeuvres de bénévolat. Elles forment la base de bien des familles et procurent la sagesse, le savoir et l'expérience, souvent lorsque nous en avons le plus besoin.

À l'heure du vieillissement de la population mondiale, il importe de reconnaître la diversité et la vitalité des personnes âgées. J'invite tous les Canadiens à profiter de l'occasion pour favoriser la compréhension et le respect entre personnes de tous âges.

* * *

LA SEMAINE NATIONALE DE LA FAMILLE

Mme Carol Skelton (Saskatoon—Rosetown—Biggar, Alliance canadienne): Monsieur le Président, Je suis heureux d'intervenir aujourd'hui pour signaler que, du 1^{er} au 7 octobre, nous célébrerons la Semaine nationale de la famille, qui se déroule cette année sous le thème: «Le bénévolat, une affaire de famille».

Les familles ont bien des forces, des ressources et des capacités. J'invite les familles à chercher où elles pourraient mettre ces compétences et ces capacités à profit cette semaine. Elles pourraient préparer des biscuits et les apporter à des centres de soupe populaire ou à des foyers de personnes âgées. Elles pourraient recueillir des jouets pour les remettre à un hôpital local. Elles pourraient recueillir des produits, des vêtements et des meubles pour les apporter à un refuge quelconque. Les familles pourraient faire du bénévolat à un centre culturel, social ou sportif de leur localité.

Les familles oeuvrant ensemble comme une équipe ne vont pas uniquement améliorer la qualité de vie de ceux qui les entourent. Elles vont aussi renforcer leurs propres liens. Les échanges entre les différents membres d'une famille qui travaillent ensemble pour le bien de leur communauté contribuent certainement à resserrer les liens familiaux.

Article 31 du Règlement

Je souhaite une heureuse Semaine nationale de la famille à tous les gens présents à la Chambre. Nous ne devons jamais oublier que notre famille passe avant tout.

* * *

• (1405)

[Français]

LA JOURNÉE MONDIALE DE L'HABITAT

M. Benoît Serré (Timiskaming—Cochrane, Lib.): Monsieur le Président, les Nations Unies ont déclaré le premier lundi d'octobre Journée mondiale de l'habitat, un moment propice pour réfléchir à nos collectivités et à leur importance dans nos vies. Le thème de cette année, «Des villes sans taudis», offre aux gens de partout l'occasion d'étudier l'état actuel de leurs villes et de songer à des moyens pour les rendre plus sûres, plus saines et plus durables.

Les Canadiens et les Canadiennes ont la chance de compter parmi les peuples les mieux logés du monde. Cette situation enviable est largement attribuable aux efforts d'organismes comme la Société canadienne d'hypothèques et de logement et ses différents partenaires.

Ouvrant en étroite collaboration avec l'industrie et des organismes gouvernementaux et non gouvernementaux, de même qu'avec des groupes communautaires locaux, la SCHL s'efforce de favoriser la création de logements abordables à l'intérieur de collectivités sûres, saines et durables.

J'encourage tous les députés et tous les Canadiens et Canadiennes à se joindre aux Nations Unies pour célébrer la Journée mondiale de l'habitat, le 1^{er} octobre 2001.

* * *

LE GALA DES PRIX GÉMEAUX

Mme Christiane Gagnon (Québec, BQ): Monsieur le Président, hier soir, nous avons eu une démonstration éloquent de la vitalité de la culture québécoise lors du Gala des Gémeaux qui vise à primer les meilleures productions télévisuelles. Quarante-quatre de ces émissions ont été récompensées. Cela témoigne de la créativité et de la variété du secteur de la télévision au Québec.

Au carrefour de la chanson des arts visuels et de la scène, de la littérature et de l'information, la télévision est notre miroir; elle nous fait faire le tour du monde et nous amène le monde.

De Fabienne Larouche à Marc Labrèche, en passant par Pierre Nadeau; de Céline Bonnier à Luc Guérin, en passant par tous les autres artistes, producteurs et techniciens qui se sont illustrés ou sont restés dans l'ombre, nous disons: Bravo!

C'est grâce à la qualité de votre travail que les Québécois et les Québécoises continuent de regarder leur télévision, celle qui les rassemble, celle qui leur ressemble et qui reflète leur vision du monde.

Avec ses quelque sept millions d'habitants, le peuple québécois a raison d'être fier de ses créateurs, de ses entrepreneurs et de ses interprètes de la télévision.

* * *

LE GALA DES PRIX GÉMEAUX

Mme Carole-Marie Allard (Laval-Est, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais à mon tour souligner l'excellence du Gala des prix Gémeaux auquel j'ai assisté, hier soir, à Montréal, au théâtre Saint-Denis.

Article 31 du Règlement

Plusieurs artistes, artisans et créateurs de la télévision canadienne-française ont été honorés. La prestigieuse remise de prix a mis en vedette les artistes francophones les plus populaires de l'écran.

C'est en 1986 que l'Académie canadienne du cinéma et de la télévision s'est dotée d'une section télévision et a créé le Gala des prix Gémeaux. Les Gémeaux récompensent l'excellence du travail autant de ceux qui oeuvrent devant que derrière la caméra.

Saluons la passion et l'engagement des organisateurs, des artistes, des créateurs et de l'auditoire enthousiaste, car sans eux, il n'y aurait pas eu de gala.

Au nom de nous tous, je félicite les récipiendaires des prix Gémeaux.

* * *

QUÉBEC/NEW YORK: UN SHOW POUR LA VIE

M. Joe Peschisolido (Richmond, Alliance canadienne): Monsieur le Président, vendredi dernier, 12 000 personnes se sont rendues au Centre Molson à Montréal, pour témoigner de la solidarité des Québécois et Québécoises envers les proches des victimes des attentats du 11 septembre aux États-Unis. Chaque spectateur a défrayé 20 \$ et les bénéfices sont allés à la Croix Rouge pour aider les familles des victimes.

Le spectacle appelé «Québec/New York: Un show pour la vie» a réuni plusieurs artistes renommés dont Céline Dion et Luc Plamondon.

Le premier ministre du Québec, Bernard Landry, et le chef de l'opposition, Jean Charest, étaient tous les deux présents et se sont montrés solidaires de l'événement.

Au nom de mon parti et au nom de tous les Canadiens et Canadiennes, je voudrais féliciter les organisateurs et artistes québécois pour leur compassion et leur générosité. Ils ont montré l'exemple et ont permis à ce show d'être une grande réussite. Bravo!

* * *

[Traduction]

LA SANTÉ

Mme Carolyn Bennett (St. Paul's, Lib.): Monsieur le Président, la fumée de tabac ambiante s'est révélée être une tueuse sournoise. C'est pour cette raison que, les 1^{er} et 2 octobre, les Canadiens partout au pays pourront, pour la toute première fois, entendre la diffusion en direct sur Internet du symposium sur l'air pur et la santé des travailleurs de la Colombie-Britannique «Clearing the Air: Protecting Workers' Health».

Le symposium réunira des employeurs, des travailleurs, des médecins hygiénistes et des gestionnaires qui entendront divers spécialistes internationaux et canadiens. Le symposium sera diffusé aujourd'hui de 19 h 30 à 21 h 30 et demain de 8 h 30 à 12 h 30, sur le site www.cctc.ca.

Le symposium est une initiative de la Clean Air Coalition de la Colombie-Britannique et de la Société canadienne du cancer. Il fera connaître d'un océan à l'autre des faits scientifiques et économiques liés à la fumée de tabac ambiante.

La diffusion du symposium est rendue possible par un partenariat entre la CAC, Action Cancer Ontario et le Conseil canadien pour le contrôle du tabac. Je les félicite de cette première canadienne.

●(1410)

LE TERRORISME

Mme Alexa McDonough (Halifax, NPD): Monsieur le Président, rien ne m'avait préparée au spectacle qui m'attendait à Ground Zero à New York. Rien ne pourrait préparer quelqu'un à l'énormité de l'horreur. Les images vues à la télévision de piles de débris et d'acier tordu sont devenues très familières, mais les images télévisées ne peuvent absolument pas capter la lourde odeur de poussière ni l'ambiance sinistre qui se dégage des formes déchiquetées faites de béton et de débris, oeuvres de la main du mal. Ces simples paroles ne peuvent pas non plus les décrire vraiment.

La télévision ne réussit pas non plus à capter le sentiment partout présent de détermination inspirée: la détermination à partager ensemble la perte et le chagrin; la détermination à rebâtir la ville ensemble; la détermination à rebâtir la communauté sur une base de coopération; la détermination à s'élever au-dessus des petites différences qui divisent et à se concentrer sur les valeurs qui unissent; et, par dessus tout, la détermination à s'associer au monde entier pour vaincre le terrorisme et veiller à ce qu'aucune autre ville ne doive endurer une telle douleur. Nous nous joignons à eux.

* * *

[Français]

LE CANCER DU SEIN

Mme Suzanne Tremblay (Rimouski—Neigette-et-la Mitis, BQ): Monsieur le Président, l'objectif de la campagne de sensibilisation au cancer du sein est d'informer et d'encourager le dialogue des femmes et de leur entourage sur cette maladie qu'est le cancer du sein. La Société canadienne et la Fondation québécoise du cancer profitent du mois d'octobre pour rappeler aux femmes l'importance du dépistage.

Ce type de cancer est celui qui touche le plus les femmes d'Amérique du Nord, d'Angleterre, du Danemark, de la République tchèque et de la Chine. Selon les dernières statistiques, 19 300 femmes risquent d'être atteintes de la maladie au cours de la prochaine année, et 5 300 d'entre elles en mourront. Toutefois, depuis 1991, le taux de mortalité associé à cette maladie a diminué au Québec de 6,3 p. 100 grâce à l'efficacité des traitements et à la diffusion d'information sur les techniques de dépistage précoce du cancer du sein.

En cette huitième édition du Mois du cancer du sein, j'encourage chacune et chacun à porter bien en vue le ruban rose ou le macaron qui symbolise notre espoir et, ultimement, notre victoire sur cette maladie.

* * *

[Traduction]

NICK BASCIANO

M. Walt Lastewka (St. Catharines, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de rendre hommage aujourd'hui à M. Nick Basciano, un constructeur d'habitations fort respecté, qui est décédé le 27 juin 2001. Nick Basciano, né en Italie en 1944, est venu au Canada, a quitté l'école tôt et a fait ses premières armes en construction en poussant des brouettes sur un chantier de construction.

La société Mountainview Homes a été conçue en 1979 par Nick et Mary Basciano et les frères de Mary, Frank et Lou Memme. Mountainview a construit plus de 3 000 maisons et est devenue la meilleure entreprise en construction de maisons de Niagara, adoptant toujours une approche axée sur la famille.

Mountainview Homes a reçu le Niagara Home Builders Award et le St. Catharines Company of the Year Award, ainsi que le prestigieux prix de l'Ontario pour excellence du service après vente.

Nick n'a jamais oublié sa collectivité. Il y a contribué généreusement en faisant des dons anonymes et en participant à Partenaires en éducation.

J'adresse mes condoléances à Mary, la femme de Nick, et à ses enfants, Mark et Michelle, ainsi qu'à toute sa famille. Nick Basciano était un homme passionné. Il aimait son travail. Il aimait sa famille, ses amis, sa localité et son pays, le Canada. Il était un véritable ami.

* * *

LE MOIS DE LA PRÉVENTION DU MAUVAIS TRAITEMENT DES ENFANTS

M. Peter MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough, PC/RD): Monsieur le Président, ce matin, au Centre d'Air Canada, à Toronto, le Mois de la prévention du mauvais traitement des enfants, parrainé par la Ligue pour le bien-être de l'enfance du Canada, a été lancé par le dévoilement du moule d'un monument national intitulé Reaching Out, créé par les survivants de mauvais traitements des enfants.

De toute évidence, il faut accroître la sensibilisation au mauvais traitement des enfants et changer la mentalité des gens, qui isolent trop souvent les survivants, les empêchant d'obtenir l'aide et la guérison dont ils ont besoin. Il faut souvent beaucoup de temps, parfois toute une vie, pour surmonter les horribles conséquences psychologiques et physiques de mauvais traitements.

Je félicite tous les participants au dévoilement d'aujourd'hui, notamment Ken Dryden, président réputé des Maple Leafs de Toronto, dont le soutien accroîtra la sensibilisation aux incidents tragiques de mauvais traitement d'enfants, aux Maple Leaf Gardens et ailleurs, ainsi que la sensibilisation à la prévention du mauvais traitement d'enfants.

Tout au long d'octobre, le monument sera exposé dans la Galerie du Centre d'Air Canada et, une fois terminé, sera installé à proximité du CAC.

J'invite tout le monde à aller voir le monument et à porter le ruban pourpre pour nous rappeler que nous devons être vigilants, non seulement pour protéger nos enfants, mais aussi pour assurer que les victimes de mauvais traitement reçoivent constamment l'aide dont ils ont tant besoin.

* * *

• (1415)

[Français]

QUÉBEC/NEW YORK: UN SHOW POUR LA VIE

M. Gérard Binet (Frontenac—Mégantic, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais porter à l'attention de cette Chambre qu'un spectacle bénéfique a eu lieu vendredi soir dernier. Intitulé «Québec/New York, un show pour la vie», ce spectacle visait à amasser des fonds pour aider les familles des victimes des attentats survenus aux États-Unis.

Questions orales

C'est devant 12 000 personnes que des artistes québécois tels Lara Fabian, Jean-Pierre Ferland, Éric Lapointe, Claude Dubois et Kevin Parent ont donné une excellente prestation.

Cette soirée était remplie d'émotions. Elle a permis aux artistes et à un nombre important de Québécoises et de Québécois d'exprimer leur solidarité à l'endroit de nos amis Américains.

* * *

[Traduction]

LE GOUVERNEMENT DU CANADA

M. John Williams (St. Albert, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le gouvernement a déposé les comptes publics la semaine dernière, et comme d'habitude il s'agit d'une liste de dépenses folles et insensées.

En voici quelques exemples juteux: le gouvernement a versé un dédommagement de 93 000 dollars pour des semences de pommes de terre mal identifiées, il faut le faire, erreur sur l'identité de la pomme de terre; il a versé une indemnité de 14 000 dollars à un éleveur de porcs qui avait dû se ranger à l'opinion d'un fonctionnaire pour modifier son étable. Croyez-moi, c'était toute une opinion!

Nous avons aussi versé 9 000 dollars à un détenu, parce qu'un agent de correction qui voulait l'empêcher d'avaler un objet interdit par la loi a utilisé une force qui n'a pas été jugée raisonnable, 4 500 dollars à deux détenus pris en photo par hasard, alors que nous pensions que leur photo signalétique étaient gratuites, et 2 500 dollars à un détenu qui n'aimait pas partager sa cellule avec un fumeur, le pauvre chéri.

Le gouvernement n'a pas d'ordre de priorités: le gaspillage et la mauvaise gestion passent avant la défense et la sécurité. Il est temps de prendre les livres du gouvernement et d'y apposer la mention «Retourner à l'expéditeur.», parce qu'ils ne cadrent pas.

QUESTIONS ORALES

[Traduction]

LE TERRORISME

M. Stockwell Day (chef de l'opposition, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je crois que je peux dire sans hésitation, au nom de tous les dirigeants politiques à la Chambre des communes, que nous apprécions le fait que le premier ministre a reconnu la nécessité d'une visite non partisane à Ground zero. Cette visite a certainement changé nos vies à tout jamais en ce sens que nous sommes encore plus déterminés à prévenir le genre d'atrocités dont nous avons été témoins.

Le Conseil de sécurité des Nations Unies a adopté une résolution exhortant tous les pays à resserrer leurs lois en ce qui a trait aux réfugiés. La semaine dernière, nous avons appris que le gouvernement avait perdu la trace de milliers de demandeurs du statut de réfugié dont la demande a été rejetée et dont on a ordonné l'expulsion.

Vingt jours se sont écoulés depuis la tragédie. Quelles mesures concrètes et précises le gouvernement a-t-il prises pour montrer aux Canadiens que notre système de détermination du statut de réfugié ne sera plus ouvert aux terroristes et aux demandeurs illégaux?

L'hon. Elinor Caplan (ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, Lib.): Monsieur le Président, je dirai au chef de l'opposition que, en fait, le projet de loi C-11 répond aux deux questions soulevées dans la résolution de l'ONU.

Questions orales

La première consiste à intensifier le contrôle sécuritaire et la seconde consiste à nier l'accès à notre système de détermination du statut de réfugié à quiconque pose une menace pour le Canada du point de vue de la sécurité ou de la criminalité. C'est exactement ce que nous faisons.

M. Stockwell Day (chef de l'opposition, Alliance canadienne): Monsieur le Président, nous parlons de milliers de demandeurs illégaux et dangereux qui vivent parmi nous actuellement. On entend dire, à propos de la résolution de l'ONU, que les États-Unis avaient le Canada en tête lorsqu'ils ont réclamé des normes plus strictes et un contrôle sécuritaire plus serré pour empêcher les demandeurs du statut de réfugié qui sont dangereux de venir chez nous.

Encore une fois, pour quelle raison précise le premier ministre s'oppose-t-il à la demande faite par l'Alliance canadienne, demande qui, je crois, est appuyée par la plupart des Canadiens, pour qu'on ferme la porte aux demandeurs du statut de réfugié illégaux et dangereux, comme le font d'autres pays? Pour quelle raison précise s'oppose-t-il à cela?

L'hon. Elinor Caplan (ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, Lib.): Monsieur le Président, le chef de l'opposition essaie de créer une fausse impression. Le projet de loi C-11, que son parti n'appuie pas, fait exactement ce que la résolution des Nations Unies suggère puisqu'il nous donne la possibilité d'identifier les personnes qui sont inadmissibles au Canada parce qu'elles posent une menace ou parce qu'elles ont un casier judiciaire.

Dès que nous déterminons qu'une personne pose une menace pour la sécurité, nous la détenons. Nous détenons aussi une personne tant que nous ne sommes pas absolument certains de son identité. La grande majorité des demandeurs du statut de réfugié ne sont pas des criminels.

M. Stockwell Day (chef de l'opposition, Alliance canadienne): Le gouvernement ne fait pas cela, monsieur le Président, et c'est pourquoi le Canada fourmille de milliers de demandeurs qui auraient dû être détenus et peut-être même expulsés dans certains cas.

C'est un expert du Council on Foreign Relations qui a parlé de la frontière poreuse du Canada et qui a dit que les représentants américains avaient le Canada en tête lorsqu'ils ont proposé ce libellé. Je ne sais pas comment le premier ministre peut nier ce fait.

Nous savons qu'il est possible que des terroristes vivent parmi nous. Nous savons que ces gens se servent de notre système de détermination du statut de réfugié pour entrer au Canada illégalement. Quelles mesures précises le premier ministre a-t-il prises pour protéger les Canadiens et, indirectement, protéger nos voisins?

• (1420)

L'hon. Elinor Caplan (ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, Lib.): Monsieur le Président, premièrement, tous les demandeurs du statut de réfugié ne sont pas des criminels, et le chef de l'opposition ne devrait pas laisser entendre ce genre de chose. Il ne cherche qu'à semer la peur.

Cependant, je dirai au chef de l'opposition qu'il n'a pas besoin de me croire sur parole. L'ambassadeur des États-Unis, M. Cellucci, a dit pas plus tard que le week-end dernier qu'il était très impressionné du travail fait au Canada pour améliorer la sécurité et régler ces problèmes.

M. Paul Forseth (New Westminster—Coquitlam—Burnaby, Alliance canadienne): Monsieur le Président, en adoptant la résolution 1373, les Nations Unies ont fait deux demandes très claires au gouvernement: premièrement, empêcher les terroristes et leurs partisans de recourir à la revendication du statut de réfugié pour entrer au pays et, deuxièmement, soumettre les demandeurs du statut

de réfugié à une vérification approfondie des antécédents afin de s'assurer qu'ils ne sont pas des terroristes.

Quelle mesure concrète le gouvernement est-il disposé à adopter pour donner suite à la résolution de l'ONU et veiller à ce que les demandeurs du statut de réfugié fassent l'objet d'une vérification et à ce que des terroristes ne puissent abuser de notre générosité? Le projet de loi C-11 ne peut être la seule réponse.

L'hon. Elinor Caplan (ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, Lib.): Monsieur le Président, je souligne au député d'en face que lui-même et son parti n'ont pas appuyé le projet de loi C-11, qui va exactement dans le sens de la résolution des Nations Unies.

De plus, nous avons déjà commencé à intensifier les contrôles de sécurité, mais je tiens à donner l'assurance au député que tous les demandeurs du statut de réfugié font l'objet de contrôles préliminaires sur les plans de la sécurité et de la criminalité.

Le projet de loi C-11 prévoit que l'on refusera l'accès à notre système de détermination du statut de réfugié à quiconque pourrait poser une menace à la sécurité ou est inadmissible au Canada en raison d'un dossier criminel. C'est un progrès important. Je suis ravie qu'ils puissent désormais...

Le Président: Le député de New Westminster—Coquitlam—Burnaby a la parole.

M. Paul Forseth (New Westminster—Coquitlam—Burnaby, Alliance canadienne): Monsieur le Président, la ministre vante certes exagérément le projet de loi C-11. Ses réponses ne concordent pas avec la réalité. Le Conseil de sécurité des Nations Unies veut que le gouvernement agisse. C'est aussi ce que souhaitent le gouvernement des États-Unis et la collectivité des immigrants. Des sondages d'opinions nous montrent également que les Canadiens veulent que le gouvernement agisse et apporte des changements guidés par le bon sens dans la façon dont le pays traite les demandeurs du statut de réfugié.

Quand la ministre apportera-t-elle à notre système de contrôle des réfugiés les changements souhaités par les Canadiens et nos partenaires de la collectivité internationale?

L'hon. Elinor Caplan (ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, Lib.): Monsieur le Président, le projet de loi C-11 est présentement au Sénat. Nous espérons qu'il sera adopté rapidement. Toutefois, je souligne au député que les Canadiens seraient étonnés d'apprendre que c'est le porte-parole et les représentants de son parti au sein du comité qui ont voté de façon à ce qu'il soit plus difficile pour nous d'écarter les criminels et les menaces à la sécurité.

Ce sont les faits. Ils n'ont pas appuyé le projet de loi et, de plus, ils ont présenté des motions qui auraient rendu plus difficile pour le Canada la tâche d'écarter des criminels et des menaces à la sécurité. Voilà la vérité.

[Français]

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, samedi, les chefs de l'opposition accompagnaient le premier ministre à New York. Nous avons constaté toute l'horreur du terrorisme.

Par ailleurs, le Conseil de sécurité de l'ONU a adopté, vendredi dernier, une résolution importante pour la lutte internationale au terrorisme. Aujourd'hui commençait un débat aux Nations Unies portant sur ce sujet.

Questions orales

Je demande au premier ministre ce qu'a fait et ce qu'a l'intention de faire le gouvernement pour appuyer, mettre en oeuvre la résolution adoptée par le Conseil de sécurité.

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, je suis très content de la résolution qui a été adoptée par le Conseil de sécurité, parce que c'est l'une des résolutions les plus importantes qu'il ait eu à présenter au cours des années. J'espère que le débat va conduire à sa ratification par tous les pays membres des Nations Unies pour la mettre en application.

Quant au Canada, nous allons la mettre en application aussitôt que faire se peut. J'ai d'ailleurs formé un comité sur la sécurité présidé par le ministre des Affaires étrangères, qui a déjà commencé ses travaux. Le ministre a eu l'occasion de discuter avec M. Ridge, qui a été nommé pour la sécurité intérieure des États-Unis.

• (1425)

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, le débat qui s'engage ne sera pas facile; il sera difficile et délicat. Nous ne voulons pas de lois qui empièteront sur nos libertés civiles mais, en même temps, on ne peut pas rester les bras croisés devant les dangers. Il faut que sécurité et liberté aillent de pair.

Au Québec certaines actions ont été prises: un comité de coordination a été créé afin de répondre aux dangers, à la sécurité qui est mise en danger. D'ailleurs, on a pu voir, à l'émission «Zone libre», ce qui en était exactement avec des cas qui nous laissent tout à fait perplexes quant à la pénétration de ces réseaux. Le gouvernement québécois a donc agi.

Est-ce que le gouvernement a l'intention de mettre sur pied un mécanisme, un comité de coordination pour faire en sorte de répondre au terrorisme?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, j'ai eu l'occasion de parler au directeur de la police fédérale, M. Zaccardelli, ce matin. Il m'a dit qu'il a déjà communiqué avec tous les chefs de police de tous les gouvernements provinciaux. Il dit qu'il n'a jamais vu autant de collaboration entre les policiers provinciaux et la police fédérale.

Tout le monde sait que c'est l'action collective de tous les corps policiers du Canada qui va donner les résultats anticipés.

Mme Francine Lalonde (Mercier, BQ): Monsieur le Président, lors de la visite du premier ministre à Washington, le président Bush ne lui a formulé aucune demande précise.

Questionné ensuite sur l'action que le Canada entendait avoir, le premier ministre a affirmé que la voie diplomatique était celle qu'il privilégiait pour élargir la coalition internationale contre le terrorisme.

Qu'est-ce que le premier ministre a fait depuis lors et qu'est-ce qu'il entend faire sur le front diplomatique pour élargir la coalition?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, j'ai eu l'occasion de parler avec un très grand nombre de chefs politiques à travers le monde. À ce moment-ci, tout le monde est d'avis qu'il faut travailler ensemble.

Nous continuons à travailler là-dessus. Nos ambassadeurs, dans tous les pays, discutent avec les gouvernements concernés.

Comme je l'ai dit il y a quelques jours, je n'ai jamais vu autant de volonté commune de tous les gouvernements de par le monde pour travailler ensemble afin d'éliminer le fléau du terrorisme.

Mme Francine Lalonde (Mercier, BQ): Monsieur le Président, le secrétaire général de l'ONU, Kofi Annan, vient d'ouvrir l'Assemblée générale en disant que l'Organisation des Nations

Unies, parce qu'elle regroupe tous les pays et qu'elle peut conférer une légitimité à cette entreprise de lutte au terrorisme, doit être la principale tribune de cette coalition.

Le premier ministre entend-il reprendre le projet de Kofi Annan visant à faire de l'ONU le coeur de l'opération internationale de lutte au terrorisme?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, l'Assemblée générale a commencé le débat aujourd'hui. Les chefs de partis étaient là et nous avons tous félicité M. Annan et dit que nous étions très heureux de voir la décision prise par le Conseil de sécurité, samedi. Le débat a lieu aujourd'hui. Je suis sûr que l'Assemblée générale va accepter la résolution du Conseil de sécurité.

Le Canada a toujours été à l'avant-garde pour appuyer les Nations Unies. Je suis très heureux de voir que les États-Unis ont décidé dernièrement de payer leur contribution aux Nations Unies, alors qu'ils refusaient de le faire depuis de nombreuses années.

* * *

[Traduction]

LE TRANSPORT AÉRIEN

Mme Alexa McDonough (Halifax, NPD): Monsieur le Président, j'ai une question à poser au premier ministre.

Il y avait déjà beaucoup de turbulence chez Air Canada avant le 11 septembre. Les attaques terroristes ont aggravé la menace de pertes d'emplois massives. Ce qu'il faut faire, face à cette crise, ce n'est pas renflouer le PDG et les actionnaires, mais adopter d'urgence un programme bien coordonné et complet pour stabiliser le secteur du transport aérien et réduire au minimum les pertes d'emplois par une bonification des retraites, des programmes de formation et le partage des emplois.

Le premier ministre prendra-t-il aujourd'hui cet engagement envers les milliers de travailleurs de cette industrie qui risquent de perdre leur emploi?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, il y aura ce soir un débat sur la question. La députée veut que je prenne des engagements avant d'entendre le point de vue des parlementaires. Je voudrais d'abord connaître leur avis. La décision viendra plus tard. La députée pourra s'exprimer ce soir.

Mme Alexa McDonough (Halifax, NPD): Monsieur le Président, les gens ne veulent pas de discours, ils veulent du leadership.

Pour protéger les emplois dans le transport aérien, il faut entre autres choses rétablir la confiance dans la sécurité des transports. Le gouvernement américain reconnaît qu'il doit d'urgence assumer directement la responsabilité des bagages et de la sûreté dans les aéroports. Le gouvernement du Canada ne parle que d'imposer des lignes directrices. Ce n'est pas assez. Les Canadiens veulent avoir la certitude que leur gouvernement va joindre le geste à la parole, et cela veut dire faire relever la sûreté des aéroports directement du gouvernement.

Le premier ministre donnera-t-il cette assurance dès aujourd'hui?

Questions orales

●(1430)

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, certains s'étonneront d'entendre le chef du NPD me dire que, pour faire preuve de leadership, il faut court-circuiter la Chambre des communes. Je le répète, on pourra signaler tous ces points de vue au cours du débat de ce soir. Tous pourront prendre la parole, et le gouvernement prendra note de toutes les opinions. À titre de gouvernement, nous devons décider. S'il faut légiférer, la Chambre le fera.

* * *

LE TERRORISME

M. Peter MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough, PC/RD): Monsieur le Président, ma question s'adresse au premier ministre.

Pour être en mesure de bien planifier ses actes, un gouvernement responsable doit d'abord déterminer s'il croit que les terroristes responsables des attentats du 11 septembre frapperont de nouveau. Le gouvernement est-il d'avis que ces terroristes prévoient d'autres attentats majeurs quelque part dans le monde, ou le Canada présume-t-il plutôt que les attentats contre le World Trade Center et le Pentagone n'étaient que des cas isolés et non le début d'une série?

L'hon. Lawrence MacAulay (solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, la GRC et le SCRS travaillent en étroite collaboration avec nos homologues de tous les pays au monde. Comme je l'ai affirmé à de nombreuses reprises à la Chambre, ils collaborent étroitement avec les États-Unis pour s'assurer que les responsables seront traduits en justice.

Nous ne sommes pas naïfs. Il s'agit d'un problème planétaire et nous devons être prêts à y faire face. Nous le sommes.

Le très hon. Joe Clark (Calgary—Centre, PC/RD): Monsieur le Président, le ministre refuse encore une fois de répondre à une question directe posée à la Chambre des communes.

Combien de temps cette comédie durera-t-elle? Il y aura trois semaines demain que les attentats terroristes se sont produits. Quand le premier ministre présentera-t-il à la Chambre un plan complet et détaillé pour lutter contre le terrorisme?

[Français]

Et ce plan d'action sera-t-il présenté au Parlement, avant la fin de cette semaine, et à la Chambre avant qu'il ne soit présenté ailleurs?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, le chef du cinquième parti vient de démontrer aux Canadiens qu'il manque sensiblement de sérieux en faisant des hypothèses de ce genre. Nous ne voulons pas que des terroristes viennent au Canada.

Nous nous préparons et bon nombre de mesures ont été prises déjà. Notre collègue était très déçu il y a quelques semaines parce qu'on n'avait pas établi de liens avec le Canada. Il ne cherche à l'heure actuelle qu'à se faire du capital politique alors que tous les pays du monde font face à des problèmes très graves.

M. Vic Toews (Provencher, Alliance canadienne): Monsieur le Président, la semaine dernière, la ministre de la Justice a contredit un fonctionnaire du ministère des Finances qui avait déclaré que le gouvernement ne dispose d'aucun pouvoir lui permettant de confisquer des éléments d'actif et des comptes de banque du terroriste ben Laden. La ministre de la Justice a contredit le fonctionnaire des Finances et a soutenu que le gouvernement dispose d'un tel pouvoir.

La ministre reconnaît-elle aujourd'hui qu'aucune loi ne confère le pouvoir de confisquer les comptes de banque du terroriste ben Laden?

L'hon. Anne McLellan (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, je crois que la disposition à laquelle je me suis reportée la semaine dernière était très claire. Le paragraphe 3(2) de la Loi sur les Nations Unies porte sur la confiscation au civil.

M. Vic Toews (Provencher, Alliance canadienne): En fait, monsieur le Président, la loi ne confère aucun pouvoir de confisquer des comptes de banque. C'est ce que nous cherchons à établir et ce que la ministre n'admet pas.

Cela fait six ans que l'ONU dit au Canada de mettre en application une loi antiterrorisme. Pendant que d'autres pays dirigent la lutte contre le terrorisme, la ministre pourrait-elle nous expliquer pourquoi elle n'a toujours pas proposé une loi antiterrorisme et pourquoi elle n'a toujours pas confisqué ne serait-ce qu'un dix cents de l'actif des terroristes?

L'hon. Anne McLellan (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai déjà dit, le pays et le gouvernement jouent un rôle de premier plan dans la lutte contre le terrorisme à l'échelle mondiale. Prenons, par exemple, notre la nouvelle Loi sur l'extradition, le fait que nous avons ratifié et mis en application dix des conventions des Nations Unies concernant le terrorisme, et notre nouvelle loi sur le blanchiment de l'argent.

En réalité, j'ai dit sans ambages à la Chambre que nous allons mettre en oeuvre la Convention des Nations Unies pour la répression du financement du terrorisme. Il serait utile que vous, en face, vous rangiez derrière nous pour nous aider.

●(1435)

Le Président: Je rappelle à tous les députés qu'ils doivent s'adresser à la présidence.

* * *

[Français]

L'ÉCONOMIE

Mme Pauline Picard (Drummond, BQ): Monsieur le Président, le ministre des Finances soutient, depuis quelques semaines, que les mesures qu'il a prises l'année dernière étaient suffisantes pour faire face à la situation que l'économie canadienne traverse actuellement.

En écartant tout déficit, est-ce que le gouvernement fédéral entend prendre ses responsabilités, afin d'arrêter le ralentissement qui se dessine de plus en plus clairement, et entend-il élaborer à cet effet un plan précis pour y faire face efficacement?

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, lorsqu'on regarde les actions de la Banque du Canada, la baisse des taux d'intérêt de 50 points de base, il y a dix jours, lorsqu'on regarde les actions prises par la ministre du Développement des ressources humaines en ce qui concerne l'amélioration du régime de l'assurance-emploi, lorsqu'on regarde le programme d'infrastructures sur lequel le gouvernement et la présidente du Conseil du Trésor poussent, on s'aperçoit que le gouvernement canadien rencontre les besoins des travailleuses et des travailleurs canadiens.

Mme Pauline Picard (Drummond, BQ): Monsieur le Président, l'autome dernier, le ministre des Finances présentait un minibudget et, curieusement, à la veille des élections, il versait des chèques de 125 \$ directement aux citoyens.

Questions orales

Comment le ministre des Finances peut-il expliquer autant de créativité à des fins électorales et son peu d'empressement à agir aujourd'hui, alors qu'en une seule semaine, on a vu des milliers d'emplois disparaître?

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, je suis très content que la députée soulève le minibudget d'octobre dernier, ce qui a placé le Canada à l'avant-garde de la majorité des autres pays industrialisés.

Non seulement on a versé ces chèques aux familles canadiennes, mais en même temps, on a aussi octroyé une baisse d'impôt de 100 milliards de dollars échelonnée sur une période de cinq ans. C'est la plus importante baisse de la dette canadienne dans l'histoire de notre pays, qui met chaque année un autre 2,5 milliards de dollars dans la poche des Canadiens et des Canadiennes.

* * *

[Traduction]

LA SÉCURITÉ NATIONALE

M. Charlie Penson (Peace River, Alliance canadienne): Monsieur le Président, les secteurs industriels canadiens sont aux prises avec leur plus grand problème des dernières décennies par suite des questions de sécurité qui se posent à la frontière entre le Canada et les États-Unis. Des sondages récents montrent qu'une vaste majorité de Canadiens est prête à apporter les changements nécessaires pour créer un périmètre de sécurité nord-américain, même si le gouvernement n'y est pas prêt.

Jusqu'à maintenant, le ministre de l'Industrie semble vraiment silencieux sur cette question. Que fait au juste le ministre pour aider les entreprises canadiennes en créant ce périmètre de sécurité?

L'hon. Elinor Caplan (ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, Lib.): Monsieur le Président, des discussions sont en cours depuis un bon bout de temps avec les Américains au sujet d'un système commun de sécurité pour le Canada et les États-Unis. Il s'agit évidemment d'un périmètre de sécurité. Toutefois, nous faisons cela en plus et non au lieu d'assurer la sécurité de la frontière entre le Canada et les États-Unis.

M. Charlie Penson (Peace River, Alliance canadienne): Monsieur le Président, l'industrie canadienne veut savoir qui défend les entreprises au Canada en ces temps où il est difficile de traverser la frontière. Elle veut que le ministre réponde aux préoccupations américaines en matière sécuritaire. Cela doit être prioritaire pour que le libre-échange Canada—États-Unis puisse se poursuivre.

Pendant que le ministre de l'Industrie semble être sur la touche, comme il l'est manifestement cet après-midi, les organisations canadiennes d'affaires travaillent déjà à résoudre ce problème. Les Canadiens ont besoin de le savoir: que fait le ministre de l'Industrie pour les défendre?

L'hon. Brian Tobin (ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, contrairement au député d'en face et à son parti, les députés ministériels travaillent ensemble. Voilà pourquoi j'ai bon espoir que chacun des ministres prendra toutes les mesures qui doivent être prises pour établir et rétablir la confiance.

Le premier ministre a évidemment soulevé la question auprès du président. En fait, le mouvement des marchandises se fait très bien à la frontière. Si les députés d'en face se souciaient du bien du Canada au lieu d'essayer de marquer des points politiques, ils appuieraient le gouvernement à l'égard des mesures que nous prenons aujourd'hui.

[Français]

L'INDUSTRIE AÉRIENNE CANADIENNE

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, il y aura ce soir, ici même à la Chambre, un débat exploratoire sur l'avenir d'Air Canada. Nous savons qu'Air Canada demande au gouvernement de très importantes subventions pour se sortir du pétrin. Ce que l'on ne sait pas, c'est quelle position générale le gouvernement entend prendre vis-à-vis de cette demande.

Le ministre des Transports peut-il indiquer à la population quelle est l'attitude du gouvernement à cet égard? Entend-il offrir d'importantes subventions à Air Canada ou se contentera-t-il de compenser les pertes directement liées à la fermeture des aéroports et à la hausse des primes d'assurance?

• (1440)

L'hon. David Collenette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, avant de prendre une décision pour aider l'industrie aérienne, je pense qu'il serait juste d'écouter tous les arguments qui seront soulevés par les députés à la Chambre des communes.

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, le gouvernement nous demande de débattre ce soir d'un problème complexe, alors que nous ne connaissons ni sa position, ni les demandes précises d'Air Canada, ni la situation financière du gouvernement. En fait, le gouvernement n'informe ni la Chambre, ni la population de quoi que ce soit.

Quelqu'un au gouvernement peut-il nous expliquer sur quoi portera le débat, alors que tout le monde est maintenu dans l'ignorance?

[Traduction]

L'hon. David Collenette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, où était notre collègue au cours des trois dernières semaines? Cela a fait l'objet de discussions à la Chambre des communes. On en parle dans les journaux, à la télévision et à la radio. Je pense que tout le monde connaît les questions fondamentales qui se posent.

Cependant, nous voulons connaître le point de vue de l'opposition et des autres députés sur ce problème extrêmement délicat, avant que le gouvernement n'agisse.

* * *

LA SÉCURITÉ NATIONALE

M. Rahim Jaffer (Edmonton—Strathcona, Alliance canadienne): Monsieur le Président, des milliers de Canadiens ont perdu leur emploi à la suite du ralentissement économique. Le gouvernement peut empêcher la suppression de milliers d'autres emplois en renforçant les liens commerciaux avec les États-Unis grâce à l'établissement d'un périmètre de sécurité. Plus de 80 p. 100 des Canadiens sont en faveur d'un tel périmètre.

Le premier ministre pourrait-il nous préciser sa position sur le périmètre de sécurité aujourd'hui à la Chambre plutôt que d'attendre de le faire lors d'une activité de financement libérale ou sur les ondes du réseau CNN?

Questions orales

L'hon. Elinor Caplan (ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, Lib.): Monsieur le Président, je pense qu'il est important que tout le monde sache que les questions de sécurité sont la grande priorité de notre gouvernement. C'est pourquoi nous collaborons avec nos partenaires internationaux, y compris les Américains, pour discuter de la façon dont nous pouvons empêcher que des gens n'entrent au Canada et en Amérique du Nord. Nous le faisons dans le cadre de nos discussions sur notre périmètre de sécurité. Nous prenons également des mesures pour faciliter les mouvements transfrontaliers légitimes par des Canadiens et des Américains. Nous le faisons car c'est dans l'intérêt des Canadiens et des Américains.

Si les députés de l'opposition veulent savoir comment ils peuvent être plus utiles, nous serons heureux de leur donner des précisions à cet égard.

M. Rahim Jaffer (Edmonton—Strathcona, Alliance canadienne): Monsieur le Président, les Américains ont été informés des plans et des actions de leur gouvernement et rassurés ainsi. Pourtant, ici au Canada, notre gouvernement reste silencieux, ce qui favorise l'incertitude économique. Pendant ce temps, l'attitude des Américains à l'égard de notre frontière se détériore, ce qui menace des milliers d'emplois canadiens liés au commerce avec les États-Unis.

Une fois de plus, le gouvernement est-il oui ou non en faveur de la création d'un périmètre de sécurité avec les États-Unis?

L'hon. Elinor Caplan (ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, Lib.): Monsieur le Président, pour répondre à une question comme celle que vient de poser notre collègue, je tiens à dire que c'est le préambule de cette question qui crée de l'insécurité chez les Canadiens.

Nous travaillons en étroite collaboration avec nos partenaires américains. Notre périmètre de sécurité est important, mais il en va de même de la frontière canado-américaine. Nous voulons faire tout en notre pouvoir pour faciliter les déplacements des voyageurs légitimes.

Sur les 200 millions de mouvements transfrontaliers qu'on enregistre à la frontière canado-américaine, 99 p. 100 sont le fait de gens qui ont des motifs légitimes de passer par là. Nous voulons tous mettre un terme aux moins de 1 p. 100 de mouvements transfrontaliers qui posent des problèmes à nos deux pays.

* * *

L'AIDE INTERNATIONALE

Mme Judi Longfield (Whitby—Ajax, Lib.): Monsieur le Président, selon les estimations de l'ONU, le nombre d'Afghans rendus vulnérables serait de 7,5 millions, dont 5 millions l'étaient déjà avant la plus récente crise. Cela s'ajoute aux millions de réfugiés dans les pays voisins.

Ma question s'adresse à la ministre de la Coopération internationale. Que fait le Canada pour répondre à ces besoins et comment les Canadiens peuvent-ils contribuer?

L'hon. Maria Minna (ministre de la Coopération internationale, Lib.): Monsieur le Président, la situation est assez sérieuse. Au cours du week-end, le Canada a annoncé qu'il consacrerait 5 millions de dollars, en sus du million déjà annoncé, à l'aide aux victimes de la crise humanitaire. En tout, c'est donc 18 millions de dollars que nous dépenserons cette année pour venir en aide aux Afghans dans le besoin, tant en Afghanistan qu'à l'extérieur de ce pays.

Quant à la participation des Canadiens, il est préférable qu'ils fassent une contribution pécuniaire plutôt que de donner des choses

parce que c'est plus facile; il vaut mieux également qu'ils s'adressent à des organismes comme Vision mondiale, Oxfam Canada et la Croix-Rouge. Les organismes non gouvernementaux ayant une excellente réputation sont légion.

* * *

LES DROITS DE LA PERSONNE

Mme Libby Davies (Vancouver-Est, NPD): Monsieur le Président, les communautés arabe et musulmane et d'autres groupes de minorités visibles sont victimes d'un nombre effarant d'attaques racistes depuis le 11 septembre. Or, la ministre du Multiculturalisme reste pour ainsi dire muette.

Je m'adresse donc directement au premier ministre. Est-ce que le gouvernement est prêt à faire preuve de leadership en adoptant un plan d'action qui comprendrait une vaste campagne de sensibilisation, une campagne publicitaire antiracisme efficace, la vérification des incidents rapportés, l'application du Code criminel de même que les poursuites qui s'imposent afin de mettre fin à ces crimes motivés par la haine? Est-ce que le gouvernement est prêt à agir dans ce sens et à présenter un plan d'action concret?

● (1445)

L'hon. Hedy Fry (secrétaire d'État (Multiculturalisme) (Situation de la femme), Lib.): Monsieur le Président, voilà une excellente question. Je suis ravie de dire à la députée que non seulement nous sommes prêts à agir dans ce sens mais encore que nous avons commencé à le faire.

Mon plan d'action a suscité l'intervention des communautés arabe et musulmane et d'autres groupes minoritaires d'un bout à l'autre du pays. Tous mes directeurs exécutifs régionaux tiennent des dossiers des cas signalés. Je me suis aussi entretenue avec ces groupes. Notre ministère leur a par ailleurs donné une aide financière afin qu'ils puissent entretenir des relations interculturelles et aller de l'avant.

Les communautés nous ont dit que nous faisons exactement ce qu'il fallait faire: surveiller la situation et les aider à obtenir les ressources dont elles ont besoin.

Mme Wendy Lill (Dartmouth, NPD): Monsieur le Président, permettez-moi de faire écho aux préoccupations exprimées par la députée de Vancouver-Est à propos de l'augmentation du nombre d'incidents motivés par de la haine pour des motifs culturels ou religieux survenus depuis le 11 septembre. Parallèlement, nous avons été témoins de compressions dans des institutions que nous pourrions utiliser pour promouvoir la tolérance, comme Radio Canada International, qui a réduit sa programmation en langue arabe au cours de l'été.

Que fait la ministre responsable de la culture et de l'identité canadiennes pour accroître l'importance accordée par le Canada à la tolérance religieuse et culturelle à l'échelle nationale et internationale?

L'hon. Sheila Copps (ministre du Patrimoine canadien, Lib.): Monsieur le Président, c'est précisément en raison de l'attachement du gouvernement à la diversité culturelle que j'ai annoncé des investissements accrus dans toutes les formes d'expression culturelle. Des Canadiens de partout au pays ont pu découvrir leur histoire et explorer leurs racines.

Par ailleurs, le premier ministre a montré très clairement vendredi dernier, en visitant une mosquée à Ottawa, que notre pays et nos politiques, à commencer par la Loi sur le multiculturalisme de 1970, visent à jeter des ponts et à prôner les liens et la tolérance entre les cultures.

Questions orales

Après qu'un temple hindou eut été rasé par le feu dans ma localité, j'ai vu la communauté réagir d'un seul bloc en disant que le Canada n'est pas un lieu pour nourrir la haine...

Le Président: La députée de South Surrey—White Rock—Langley a la parole.

* * *

L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN

Mme Val Meredith (South Surrey—White Rock—Langley, PC/RD): Monsieur le Président, il y a deux ans, le gouvernement a rejeté ma recommandation qui préconisait l'élimination de toutes les restrictions visant le pourcentage d'actions d'Air Canada pouvant être détenues par des actionnaires canadiens. Le gouvernement s'est plutôt contenté de hausser cette limite de 10 à 15 p. 100. Air Canada tente actuellement d'obtenir des milliards de dollars des fonds publics. Les investisseurs canadiens sont intéressés à acquérir des actions d'Air Canada si la limite de 15 p. 100 d'actions pouvant être détenues par des intérêts canadiens est supprimée.

Le gouvernement a-t-il envisagé de supprimer cette limite de 15 p. 100 de la participation canadienne et d'économiser ainsi des milliards de dollars de l'argent des contribuables canadiens?

L'hon. David Collette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, il est certain qu'en examinant la question épineuse du financement et de la restructuration des transporteurs aériens, nous devons étudier toute mesure qui confèrera une certaine stabilité à l'industrie, y compris la limite de 15 p. 100 prévue dans la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

* * *

LE MULTICULTURALISME

M. Chuck Strahl (Fraser Valley, PC/RD): Monsieur le président, aujourd'hui, à la Conférence sur la résistance des femmes, l'ancienne présidente du Comité canadien d'action sur le statut de la femme a déclaré aux délégués que la politique étrangère américaine était une politique sanglante et a ajouté cette remarque absolument choquante, «les États-Unis sont aujourd'hui la force mondiale la plus dangereuse et la plus puissante à l'origine de toute cette terrible violence.»

La secrétaire d'État au Multiculturalisme, qui se trouvait dans la salle au moment de cette déclaration, n'a semble-t-il pas réagi. Au nom de tous les Canadiens, le premier ministre va-t-il immédiatement réfuter ces déclarations absolument choquantes et expliquer pourquoi la secrétaire d'État n'est pas sortie de la salle?

L'hon. John Manley (ministre des Affaires étrangères, Lib.): Monsieur le Président, nous avons clairement précisé à plusieurs reprises que nous considérons absolument impensable, choquante et indéfendable toute tentative en vue de créer, sur le plan moral, un parallèle entre la politique d'un pays et les attaques du 11 septembre.

Ce que nous savons, c'est que les attaques du 11 septembre n'étaient pas dirigées contre les États-Unis, voire contre l'Amérique du Nord, mais contre la civilisation et qu'elles méritent d'être condamnées ainsi qu'elles l'ont été ce week-end par les Nations Unies.

M. Grant Hill (Macleod, Alliance canadienne): Monsieur le Président, la conférence à laquelle la ministre chargée du Multiculturalisme a assisté, sous les applaudissements, aux côtés de Sunera Thobani est une chose terrible pour l'ensemble du Canada. Écoutez ce que cette personne a dit: «Pendant 500 ans, l'Ouest a cru qu'il pouvait forcer les gens à se soumettre en les massacrant». La ministre n'a pas réagi.

Ma question à la ministre est très simple. Pourquoi n'a-t-elle pas immédiatement désavoué ces propos?

• (1450)

L'hon. Hedy Fry (secrétaire d'État (Multiculturalisme) (Situation de la femme), Lib.): Monsieur le Président, j'ai assisté à la conférence. J'y ai fait un discours sur les femmes et l'agression sexuelle. Après cela, il y a eu d'autres intervenantes.

L'une d'entre elles a pris la parole et a dit des choses précises. Je suis partie immédiatement après son intervention; le fait est que ce n'est pas moi qui ai prononcé ce discours. Dans notre pays, les gens ont le droit de dire ce qu'ils veulent. Je ne l'ai pas appuyé. Je ne l'ai pas applaudi. Je me suis levée et je suis sortie immédiatement après.

M. Grant Hill (Macleod, Alliance canadienne): Monsieur le Président, selon le premier ministre, nous sommes censés appuyer les États-Unis. La ministre a appuyé ces propos. Elle est restée là sans rien dire.

Ma question s'adresse au premier ministre. Pourquoi continue-t-il à accorder son aval à la ministre?

L'hon. Hedy Fry (secrétaire d'État (Multiculturalisme) (Situation de la femme), Lib.): Monsieur le Président, j'étais sur le podium, je n'étais pas aux côtés de l'intervenante. Épauler quelqu'un veut dire qu'on l'appuie.

Je tiens à dire catégoriquement que j'ai trouvé que le discours prononcé par l'ancienne présidente du CCA était de la provocation. Je n'ai cessé de le condamner et je le dénonce une fois de plus ici même à la Chambre.

* * *

[Français]

L'INDUSTRIE AÉRIENNE

M. Paul Crête (Kamouraska—Rivière-du-Loup—Témiscouata—Les Basques, BQ): Monsieur le Président, demain, la ministre du Développement des ressources humaines rencontrera les représentants syndicaux d'Air Canada pour permettre d'atténuer l'effet des mises à pied massives résultant des actes de terrorisme international du 11 septembre dernier. On sait que les syndicats et l'employeur ont accepté le principe d'un régime de travail partagé.

Est-ce que le gouvernement a l'intention de répondre favorablement à l'entente intervenue entre les parties à Air Canada?

Mme Raymonde Folco (secrétaire parlementaire de la ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement se préoccupe au sujet des emplois au sein de l'industrie canadienne du transport aérien, incluant ceux à Air Canada. C'est la raison pour laquelle le ministère continue de rencontrer les représentants d'Air Canada, de ses employés et du syndicat, comme mon collègue l'a déjà mentionné.

Demain, la ministre va rencontrer justement les représentants du syndicat pour entendre leurs préoccupations ainsi que leur proposition au sujet des plans pour les victimes des mises à pied afin de s'assurer que le programme d'assurance-emploi répond bien à leurs besoins.

M. Paul Crête (Kamouraska—Rivière-du-Loup—Témiscouata—Les Basques, BQ): Monsieur le Président, le gouvernement a-t-il l'intention d'étendre cette façon de faire aux autres entreprises touchées par la crise actuelle?

Mme Raymonde Folco (secrétaire parlementaire de la ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, les demandes concernant le travail partagé sont très spécifiques et elles doivent venir de l'industrie elle-même.

Questions orales

Il est sûr que la ministre et le ministère sont prêts à entendre les demandes; nous nous préoccupons énormément de la situation économique aujourd'hui et de la façon dont le ministère peut répondre aux besoins des personnes qui ont été employées et qui sont maintenant mises à pied.

* * *

[Traduction]

LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

M. James Moore (Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le renforcement des portes des postes de pilotage des avions, le resserrement des règles de sécurité dans les aéroports et la présence d'agents armés sont autant de mesures appliquées aux États-Unis, pas seulement pour dissuader les terroristes mais pour rétablir la confiance des voyageurs.

La sécurité dans les avions et dans les aéroports est importante, non seulement pour dissuader les terroristes mais pour encourager les consommateurs à voyager. En omettant d'appliquer des mesures de sécurité équivalentes à celles des États-Unis, le gouvernement fait en sorte qu'il est moins sûr de voyager au Canada et il place les transporteurs canadiens dans une situation désavantageuse face aux transporteurs américains qui appliquent déjà les nouvelles mesures de sécurité. Pourquoi le gouvernement agit-il de la sorte?

L'hon. David Collenette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je me demande pourquoi le député continue de faire des déclarations inexactes à la Chambre des communes.

En fait, nous avons déjà mis en place des mesures de renforcement de la sécurité en collaboration avec la FAA américaine et nous continuons de prendre d'autres mesures. Le seul désaccord que nous ayons avec les Américains concerne la présence d'agents armés à bord des avions.

Depuis dix jours, le député adresse au gouvernement des critiques non justifiées au sujet des mesures de sécurité et ses propos ne font rien pour redonner confiance aux Canadiens qui voyagent en avion.

• (1455)

M. James Moore (Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam, Alliance canadienne): Monsieur le Président, si les mesures de sécurité sont si bonnes, le ministre des Transports ferait peut-être mieux de consulter son personnel responsable des communications afin qu'il change le site Web de son ministère, qui indique que ces mesures ne sont que temporaires.

Si les mesures de sécurité prises sont si bonnes et concordent avec celles qu'appliquent les États-Unis, nous aurions peut-être intérêt à travailler de concert avec les Américains, et le ministre des Transports ferait peut-être bien de prendre les mesures qui s'imposent.

Le ministre a-t-il prévu des mesures précises, comme un budget détaillé ou un plan d'action à long terme pour améliorer la sécurité dans les aéroports? Dans l'affirmative, va-t-il déposer ces mesures et leur donner force de loi? Va-t-il le faire?

L'hon. David Collenette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, parmi les mesures dont nous disposons, nous avons déjà utilisé la Loi sur l'aéronautique à de nombreuses reprises ces dernières semaines, afin d'améliorer la réglementation sur la sécurité dans les aéroports canadiens.

J'invite le député à vérifier les déclarations que j'ai faites à la Chambre, au cours de points de presse, dans des émissions d'information et dans les journaux, qui me citent fidèlement. S'il

prend connaissance de cette information, il verra que nous avons un régime de sécurité très efficace dans les aéroports et que nous y apportons chaque jour des améliorations.

* * *

LE MULTICULTURALISME

M. John Harvard (Charleswood—St. James—Assiniboia, Lib.): Monsieur le Président, la ministre du Patrimoine canadien a récemment assisté à la quatrième rencontre du Réseau international sur la politique culturelle en Suisse.

Compte tenu de la nécessité croissante de respecter la diversité culturelle et de promouvoir la tolérance culturelle, la ministre pourrait-elle indiquer à la Chambre ce qui a été réalisé lors de la rencontre du réseau international?

L'hon. Sheila Copps (ministre du Patrimoine canadien, Lib.): Monsieur le Président, la dernière rencontre du Réseau international sur la politique culturelle a clairement fait ressortir que la récente tragédie exige un engagement plus solide à collaborer en matière de compréhension interculturelle.

Une entente est intervenue au sujet de la politique principale, pour la création d'un organisme international chargé de sauvegarder les droits des États et des gouvernements de mettre en oeuvre et de promouvoir la diversité culturelle. Le Canada a accepté de présider le groupe d'étude dont les travaux mèneront, à l'occasion de la prochaine rencontre prévue en Afrique du Sud, à l'élaboration d'une politique visant à éviter que la culture ne soit abordée dans le cadre des négociations commerciales internationales.

* * *

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. Gurmant Grewal (Surrey-Centre, Alliance canadienne): Monsieur le Président, lorsque le président de la France, M. Chirac, s'est rendu à New York pour rendre hommage aux victimes, le maire Giuliani a modifié son horaire pour l'accompagner en hélicoptère et à pied.

Le premier ministre veut-il faire croire à la Chambre que l'homme qui a modifié son horaire pour faire visiter les lieux au président Chirac a demandé au premier ministre de ne pas se rendre sur les lieux des attentats à New York?

L'hon. David Collenette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je n'arrive pas à croire qu'un député allianciste fasse ce genre de déclaration, après que le chef de l'opposition ait accepté l'invitation de se rendre à New York samedi dernier.

Samedi, c'est dans un esprit d'unité que des représentants du Canada et de la Chambre des communes ont visité les lieux des attentats à New York, en compagnie du maire de New York et de notre premier ministre.

M. Gurmant Grewal (Surrey-Centre, Alliance canadienne): Monsieur le Président, ma question portait sur le délai de 18 jours. Le premier ministre a affirmé que des fonctionnaires canadiens avaient communiqué avec le bureau du maire et que c'est à ce moment-là qu'on lui a demandé de ne pas se rendre à New York.

Le premier ministre pourrait-il nous dire qui a communiqué avec qui et nous préciser ce qui s'est dit?

L'hon. John Manley (ministre des Affaires étrangères, Lib.): Monsieur le Président, la question est plutôt mesquine, mais les agents de mon ministère ont effectivement compris que les visites n'étaient pas recommandées; c'est le message qu'ils ont transmis au cabinet du premier ministre.

Par conséquent, comme nous le savons tous, lorsqu'ils se sont présentés sur les lieux, le premier ministre, accompagné des chefs des partis d'opposition, ont pu s'approcher beaucoup plus que ne l'a fait, par exemple, le président Chirac, qui a dû se contenter de survoler les lieux en hélicoptère. Ce qu'il ne faut surtout pas oublier, c'est que 25 Canadiens sont enfouis sous les décombres. Honorons leur mémoire en manifestant un peu de respect.

* * *

[Français]

LES JEUNES CONTREVENANTS

M. Michel Bellehumeur (Berthier—Montcalm, BQ): Monsieur le Président, la ministre de la Justice est en train d'élargir le consensus contre son projet de loi C-7 sur la justice pénale pour adolescents.

Après des juges, des avocats, des procureurs de la Couronne, des membres de l'Assemblée nationale et des spécialistes dans le domaine des jeunes, s'ajoutent aujourd'hui des sénateurs.

Combien de personnes devront ajouter leur voix à celle de tout le consensus qui s'oppose déjà à son projet de loi, pour que la ministre entende raison et qu'elle le retire avant de commettre des torts irréparables autant au système qu'à une partie de ces jeunes?

• (1500)

[Traduction]

L'hon. Anne McLellan (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, comme nous le savons, la grande majorité des Canadiens veulent que la loi sur la justice pénale pour les jeunes contrevenants soit révisée et c'est l'objectif du projet de loi C-7. En fait, le député devrait savoir non seulement que le projet de loi C-7 permet à la province de Québec de continuer à appliquer l'approche qu'elle a choisie, mais aussi que cette mesure législative nous permettra de verser davantage de fonds à toutes les provinces, et notamment au Québec, pour qu'elles mettent en application leurs propres approches.

* * *

[Français]

L'INDUSTRIE MINIÈRE

M. Guy St-Julien (Abitibi—Baie-James—Nunavik, Lib.): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre des Ressources naturelles.

Que fait le gouvernement du Canada pour appuyer l'Abitibi-Témiscamingue comme secteur d'excellence dans le domaine de la recherche minière?

L'hon. Ralph Goodale (ministre des Ressources naturelles et ministre responsable de la Commission canadienne du blé, Lib.): Monsieur le Président, de nombreux ministères travaillent pour appuyer l'expertise minière qui existe en Abitibi. Aujourd'hui même, Ressources naturelles Canada et Développement économique Canada ouvrent un congrès international pour revoir les résultats des projets de recherche sur les gisements ferreux.

[Traduction]

Mon ministère a investi plus de deux millions de dollars dans ce projet à notre mine-laboratoire CANMET à Val d'Or. Le Québec, le Canada et le monde entier peuvent se tourner vers la région de l'Abitibi pour trouver des compétences de classe mondiale dans le secteur minier.

Affaires courantes

PRÉSENCE À LA TRIBUNE

Le Président: Je veux signaler aux députés la présence à notre tribune de l'honorable Jane Purves, ministre de l'Éducation pour la province de la Nouvelle-Écosse.

Des voix: Bravo!

AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

LA CHAMBRE DES COMMUNES

Le Président: J'ai l'honneur de déposer sur le Bureau un document attendu de tous les députés, à savoir le Rapport sur le rendement de l'administration de la Chambre des communes pour la période d'avril 2000 à mars 2001.

* * *

LES DÉLÉGATIONS INTERPARLEMENTAIRES

Mme Jean Augustine (Etobicoke—Lakeshore, Lib.): Monsieur le Président, conformément au Règlement, j'ai l'honneur de présenter à la Chambre le rapport de la section canadienne de l'Association parlementaire du Commonwealth concernant la visite de cette dernière au Royaume-Uni, qui a eu lieu du 2 au 18 mai 2001.

* * *

• (1505)

LA LOI SUR LES MISSIONS ÉTRANGÈRES ET LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES

L'hon. John Manley (Ottawa-Sud, Lib.) demande à présenter le projet de loi C-35, Loi sur les missions étrangères et les organisations internationales.

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

* * *

PÉTITIONS

VIA RAIL

M. Peter Adams (Peterborough, Lib.): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de présenter une pétition de plus au nom des habitants de notre région, qui aimeraient que soit rétabli le service de Via Rail entre Toronto et Peterborough. Les pétitionnaires voient là une amélioration pour l'environnement et un moyen de contribuer à la vigueur de l'économie non seulement à Peterborough mais également dans la région métropolitaine de Toronto. Les pétitionnaires sont particulièrement heureux de l'intérêt manifesté par le ministre des Transports à l'égard du réinvestissement annoncé par le gouvernement de l'Ontario dans le réseau de transport en commun GO Transit.

LA RECHERCHE SUR LE REIN

Mr. Peter Adams (Peterborough, Lib.): Monsieur le Président, j'ai également une pétition de la part de plusieurs personnes de la région de Peterborough qui aimeraient que le nom de l'institut national consacré à la recherche sur le rein comporte le mot «rein». Il suggère que cet institut national soit nommé l'Institut des maladies du rein et des voies urinaires.

Initiatives ministérielles

LES PESTICIDES

M. Julian Reed (Halton, Lib.): Monsieur le Président, 58 citoyens inquiets habitant la magnifique circonscription de Halton présentent une pétition à la Chambre des communes. Les pétitionnaires pressent le Parlement d'imposer immédiatement un moratoire sur l'utilisation de pesticides chimiques à des fins esthétiques tant qu'il n'aura pas été établi scientifiquement qu'ils sont sans danger et qu'ils ne causent pas de tort irréparable.

* * *

QUESTIONS AU FEUILLETON

M. Joe Jordan (secrétaire parlementaire du premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, je demande que toutes les questions restent au *Feuilleton*.

Le Président: Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Français]

LA LOI SUR L'EXPANSION DES EXPORTATIONS

La Chambre reprend l'étude de la motion: Que le projet de loi C-31, Loi modifiant la Loi sur l'expansion des exportations et d'autres lois en conséquence, soit maintenant lu une deuxième fois et renvoyé à un comité.

M. Robert Lanctôt (Châteauguay, BQ): Monsieur le Président, avant les déclarations de députés et la période des questions orales, on en était dans le cadre de référence environnementale de la SEE. Comme je le mentionnais tout à l'heure, la vérificatrice générale est venue dire qu'il manquait des normes environnementales dans le cadre de référence et que ce n'était pas clair au sein même de ce cadre. Je disais également que ce cadre était nébuleux et timide. Bien entendu, la SEE ne fixe pas de but à cette évaluation environnementale qui est de s'assurer que les projets qui sont acceptés soient respectueux de l'environnement.

Donc, en 1999, le comité fait part à la SEE des inquiétudes qui ont été soulevées et qu'il faut absolument que, dans le cadre environnemental, on ait des critères bien établis et des normes. De plus, la vérificatrice générale vient également nous dire qu'il nous faut établir des normes et des critères. Mais tout ce qu'on fait, c'est de préciser qu'on n'appliquera pas la Loi canadienne d'évaluation environnementale. On laisse encore une fois à la société d'État, donc à ses dirigeants, le soin d'établir ces normes et des critères. Lorsqu'on vient dire qu'on a modifié ce projet de loi, c'est donc de la poudre aux yeux. On laisse encore cela entre les mains de la SEE. Comme je le mentionnais tout à l'heure, cela manque de transparence et de divulgation. Le problème est celui de dire que les mêmes personnes vont encore faire ce qu'elles faisaient auparavant.

Le projet de loi vient tout simplement dire qu'on doit regarder les aspects environnementaux. C'est le seul constat qu'on fait sans préciser ce qui est important de faire, soit d'établir des critères et des normes en ayant une base solide avec la loi existante. Cela aurait été tellement facile d'appliquer cette Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

La vérificatrice générale a également dit qu'il y a avait un laxisme dans les projets. Sur 25 projets qu'elle a analysés et examinés, 23 avaient été mal évalués ou même pas du tout du point de vue de leur

impact sur l'environnement. Lorsque l'on examine cela, on se rend compte ce n'est pas parce qu'un projet se réalise dans une courte période que son objet est viable du point de vue environnemental. Pourquoi? C'est parce que la Société, dès le départ, lorsqu'elle donne une assurance ou consent un prêt, élimine les deux-tiers des projets en disant qu'il n'y a pas de risque, qu'il y a moins de problèmes parce qu'on a financé le crédit et qu'on veut être certains d'être remboursés. On ne fait donc pas d'étude d'impact. On ne fait pas d'étude pour regarder ce qu'il peut y avoir comme normes et critères environnementaux.

La Société revient toujours avec ce test d'influence. Lorsqu'elle fait ce test d'influence, elle vise à déterminer si elle peut exercer une influence afin de réduire les risques que pose un projet. La Société effectue un examen environnemental détaillé d'un projet uniquement lorsqu'elle détermine que le risque et l'influence constituent des facteurs. On peut s'imaginer que ce n'est pas parce qu'un projet se déroule à l'extérieur de notre pays qu'on est plus ou moins sûrs d'être remboursés et que ce projet n'aura pas un impact sur l'environnement. Ce n'est pas parce que le délai sera si court qu'on dit que cela n'a aucune influence, au contraire. Chaque cas devrait être évalué non pas avec la durée du projet, mais bien s'il y a un impact sur l'environnement.

Concernant les 23 projets sur 25 qui n'ont pas été ou ont été très mal évalués, je pense qu'il est clair que l'auto-évaluation provenant de la SEE est très déficiente. Il n'y avait pas de méthode pour déterminer si des risques environnementaux néfastes pouvaient être justifiés.

● (1510)

Je crois qu'on a manqué une très belle occasion de rendre un projet de loi plus transparent avec de vraies normes environnementales. On sait très bien que rien n'a changé. On a inséré cette mention dans la loi, toutefois, il faut mettre l'accent sur les normes et les critères afin de s'assurer qu'ils soient précisés. Ainsi, cela permettra aux dirigeants d'avoir une ligne de conduite respectueuse de l'environnement.

Quant à la divulgation des renseignements, il existe un autre sujet important, et c'est le manque de transparence. C'est tellement important, qu'à cet égard, je citerai quelques exemples de projets.

Il y a la mine Antamina au Pérou, nivelant pour toujours huit sommets d'une des chaînes de montagnes les plus élevées. Les résidants se sont plaints à la Banque mondiale des risques environnementaux de la mine, des mesures compensatoires insuffisantes et des déplacements de population.

Le complexe Profertil Fertilisants en Argentine a été fermé deux fois à cause de fuites d'ammoniac. Les résidants s'inquiètent des dangers causés par le transport et l'entreposage des produits chimiques, de même que les déversements dans l'océan.

Il y a un autre cas: la mine de Buluyanhulu en Tanzanie a évincé des milliers de mineurs artisanaux qui avaient leur propre lot de terrain. Les environnementalistes s'inquiètent d'une possible contamination des métaux lourds et de cyanure. Amnistie Internationale a rapporté que des mineurs avaient été tués durant les mesures d'éviction.

On parle de transparence et on parle d'environnement. Il est très important que l'on soit à la fine pointe de l'information à tous les égards en ce qui concerne un projet comme celui-là avant d'octroyer du financement.

Initiatives ministérielles

À la SEE, on travaille avec l'information dont on dispose. On prend donc l'information du promoteur et celle qu'on possède. Mais ce n'est pas assez. Il faut aller beaucoup plus loin. Il faut absolument avoir ces critères en environnement et cette transparence.

Pour ce qui est de la transparence, lorsqu'on prépare un projet de financement, comment doit-on s'y prendre? Avant d'accorder le financement, il faut absolument que ces projets soient examinés. Des études doivent absolument être faites. Chaque projet doit être étudié, non pas selon sa durée, mais plutôt de façon globale, en mettant l'accent sur ses effets sur l'environnement.

Bien entendu, ce manque de transparence et l'impossibilité d'utiliser la Loi sur l'accès à l'information nous rendent un peu perplexes quant aux décisions qui peuvent être rendues.

Nous ne sommes pas informés, au Québec et au Canada, à savoir quels ont été les projets et quelles ont été les sommes d'argent accordées.

On sait bien que cette société d'État se finance par elle-même. Mais notre implication est énorme sur le plan international. C'est pour cette raison qu'en ce qui concerne les critères soulevés par le comité et la vérificatrice, soit cette transparence, cette divulgation, cette protection de l'environnement, il ne faut pas que ce soient seulement des mots. Il faut que cela devienne réel. Il faut qu'on soit perçu comme un pays et aussi comme des gens à qui l'environnement tient à coeur. Il faut faire la promotion de la protection de l'environnement.

Il en est de même des droits de la personne qu'on a soulevés au comité en 1999. On se disait qu'il serait odieux qu'on les oublie, et pourtant, c'est ce qu'on fait.

• (1515)

On doit avoir cette assurance, à travers le monde, et dire ce qui est important avant que la SEE n'investisse dans le domaine de l'expansion. Il ne faut pas aller à l'extérieur, se fermer les yeux et, encore une fois, niveler ces normes par le bas parce qu'on doit respecter seulement ce que les pays hôtes ont comme règlement ou comme loi. Nous avons une loi. Nous avons la possibilité de mettre un critère à la hausse et on ne le fait pas.

Je crois réellement que la raison pour laquelle le Bloc québécois a émis de sérieuses réserves quant au respect des droits de la personne par la SEE, c'est qu'il y a un manque. Il y a un manque dans le projet de loi, mais il y avait un manque avant et il existe encore un manque aujourd'hui.

Or, même si dans l'évaluation des risques politiques la SEE ne tient pas compte de la situation des droits de la personne, ce n'est pas juste par des débats qu'on doit régler cette question. Cela a été fait en comité et on a mis l'accent sur cette question. Ici, on ne le prévoit pas. Comment peut-on être pris au sérieux? Comment peut-on être pris au sérieux si on montre à quel point on ne respecte même pas les ententes internationales que le Canada a signées? On ne le prévoit pas, alors qu'on a l'occasion de le faire dans un projet de loi aussi important que celui-ci. On aide nos exportateurs, mais on oublie des choses aussi importantes.

Donc, j'aimerais dire que la position du Bloc québécois est à l'effet que le projet de loi est trop faible d'un point de vue environnemental. Il n'offre aucune garantie d'une évaluation environnementale efficace et laisse à la SEE trop de liberté dans la détermination des critères à respecter.

Il ne prévoit rien en ce qui a trait à la divulgation d'information. La divulgation de l'information aurait été très facile, mais on voit à l'article 12 dudit projet de loi qu'on exclut d'avoir la possibilité

d'utiliser cette disposition de la Loi sur l'accès à l'information. Il faut le préciser, une société d'État n'est pas soumise à cette Loi sur l'accès à l'information. Il faut le préciser, mais cela ne l'a pas été.

Je reviens sur l'article 12. Il s'agissait de la Loi sur l'évaluation environnementale. Encore une fois, on l'a exclu. C'est vrai qu'une société d'État exclut automatiquement ce projet, mais on l'a renforcé en disant qu'on ne veut pas l'utiliser. Et pourtant, cela aurait été la loi à appliquer. On veut l'appliquer ici au Canada. Pourquoi lorsqu'on fait du financement, qu'on accorde un crédit ou une assurance ne pas demander d'appliquer nos critères? On ne le fait pas.

Le projet de loi n'inclut pas non plus de dispositions punitives dans le cas où la SEE ne respecterait pas son cadre environnemental. À ce sujet, le Québec prévoit des amendes et même des mesures d'emprisonnement pour les dirigeants responsables de négligence en matière environnementale. C'est un pas important qu'a fait le Québec. Pourquoi ne pas l'appliquer, surtout lorsqu'on essaie de faire quelque chose sur le plan international pour montrer que l'environnement est important pour nous, au Québec et au Canada?

Je disais qu'on nivelle par le bas les normes environnementales en ne s'assurant pas que les projets respectent plus que les normes des pays hôtes. Encore une fois, c'était l'occasion rêvée pour dire que lorsqu'on veut un projet comme celui-là, il ne faut pas privilégier que le commerce et l'aspect international, il faut avoir une chasse gardée pour l'environnement. Il faut arrêter de niveler par le bas. Il faut utiliser nos normes et critères au lieu d'utiliser ceux des pays hôtes et arrêter, bien entendu, de se soumettre à la simple décision des dirigeants de la SEE.

Comme je l'ai mentionné, ce projet de loi exclut aussi toute possibilité d'assujettir la SEE à l'article 12 de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Je pense que tout cela mine la crédibilité de la SEE.

• (1520)

Le projet de loi aurait pu permettre de rendre la SEE beaucoup plus crédible, pas seulement pour les Québécois et les Canadiens mais pour tous ceux qui vont faire affaire avec une société d'État du Canada qui a des critères, des normes et une ouverture, pas seulement une ouverture les yeux fermés, pas seulement du commerce ou de l'économie.

Tout à l'heure, j'ai entendu le secrétaire d'État dire ici à la Chambre que les exportateurs qui ont fait affaire avec nous sont contents. Je suis content que les exportateurs soient contents, mais il n'y a pas que des exportateurs.

Si on a apporté cet amendement, cette modification à la Loi sur l'environnement, c'est parce qu'il y en a qui étaient un peu moins contents. Ce sont les groupes environnementaux qui ont fait pression, qui ont fait des démarches et qui ont obtenu des chiffres, des informations et des statistiques. Ils ont mis à jour des éléments tellement importants qu'enfin, on avait l'occasion de rendre justement tout cela applicable, avec des critères, des normes précises et aussi, je crois, avec enfin la possibilité d'avoir de la transparence. Ce que l'on n'a pas fait.

On aime mieux cacher des cas comme ceux que j'ai mentionnés tout à l'heure, en Tunisie et en Argentine. Mais cela a un impact mondial lorsqu'on enlève et qu'on nivelle les huit montagnes, une des grandes chaînes du monde, et qu'on l'utilise par l'intermédiaire de la SEE. On participe à cela. Je ne sais pas mais je me sens un peu gêné. Je pense qu'on avait une belle occasion de remédier à des situations comme celle-là.

Initiatives ministérielles

Lorsque je dis qu'on utiliserait la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, on avait une belle possibilité de le faire. L'une des particularités de cette loi est que seules les autorités fédérales sont assujetties à l'évaluation environnementale. Le gouvernement fédéral est donc le promoteur en tout et en partie d'un projet et il se doit d'en effectuer une analyse d'impact environnemental. La participation à un projet peut prendre la forme d'un financement, d'une garantie d'emprunt ou d'une aide financière. C'est en plein ce que fait la SEE, mais à l'extérieur et pour les exportateurs. On aurait donc pu modifier cette loi ou préciser dans une réglementation quels auraient pu être les critères environnementaux et les normes qu'on peut utiliser.

Lorsqu'on nous dit qu'à travers les normes internationales, la SEE peut dire «on va avoir telle norme dans tel pays», je pense qu'on avait l'occasion de faire exactement le contraire et de dire: «On ne nivelle pas par le bas.» Pour nous, c'est important.

Si nous, les pays de l'Amérique du Nord, ne précisons pas quelles sont nos normes à travers le monde et quelle importance on veut leur donner, on peut imaginer ce qu'on peut montrer comme image. On dit que chez nous il existe une Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, qu'on fait des études d'impact, dès lors qu'on a un projet qui touche les compétences fédérales, et on va à l'extérieur et on ne les applique pas.

Les gens de l'extérieur qui ne connaissent pas les règlements ou les lois du Canada se disent: «Ils n'arrêtent pas de dire à tout le monde que l'environnement c'est important. Ils vont à l'ONU, ils vont partout. Ils le disent, mais ils ne le font pas.» C'est l'image qu'on donne à toute la population, dont celle du Québec.

Pourtant, avec la Loi canadienne et celle du Québec sur l'évaluation environnementale et son bureau d'audiences publiques, on est en avance. Nos lois sont beaucoup plus sévères parce qu'on peut même emprisonner des dirigeants qui agissent contre l'environnement.

Donc, nous le savons, les Québécois le savent, les Canadiens, avec leur loi, le savent. Ils vont à l'extérieur du pays et imaginons, encore une fois cette image qu'on donne.

• (1525)

On dit n'importe quoi, parce qu'on ne croit pas qu'on a des lois aussi sévères ici, car on ne les applique pas lorsqu'on va à l'extérieur et qu'on agit au plan international.

Il est évident que si nous n'avons pas ces normes, que nous ne nous appliquons pas à avoir les résultats qu'il est possible d'atteindre avec ces projets—parce qu'on ne peut pas utiliser la Loi sur l'accès à l'information—comment pouvons-nous, même après cette modification à la loi, être sûrs de ce qu'ils font à l'extérieur? Combien, justement, donnent-ils à tous ces exportateurs? C'est une société importante qui doit montrer à ces gens de l'extérieur du pays qui sont les Québécois et les Canadiens.

Les exportateurs doivent utiliser cette Société pour montrer qui nous sommes. Il faut que ce soit autre chose que du financement pur et simple. Même la Banque mondiale fait des études d'impact lorsqu'elle accorde un prêt, lorsqu'elle accorde un crédit. Pour quelle raison la SEE ne prend-elle pas exemple sur la Banque mondiale? Ce sont les questions que l'on se pose. Cela ne tombe pas des nues et ne provient pas du débat que l'on tient aujourd'hui. Cela vient du comité, cela vient de la vérificatrice générale. On a fait des demandes.

On ne peut pas dire qu'on ne le savait pas. Quel est le but recherché en laissant cela entre les mains des dirigeants de la SEE? Je pose la question car cela m'intrigue.

On avait une belle occasion de remettre les pendules à l'heure dans une société d'État qui accorde des prêts. Par la publicité, on s'est fait une certaine vision de cette société d'État, mais elle devrait divulguer tout ce qu'elle peut faire exactement. Je suis certain que les citoyens qui nous écoutent se demandent ce que fait la SEE. Qui est-elle, que fait-elle? Il n'est pas sûr que nos concitoyens sachent exactement ce qu'elle fait.

Nous ne savons pas ce qu'elle peut faire, car elle nous livre l'information qu'elle veut bien nous donner. On avait cette occasion, enfin, d'inclure la Loi sur l'accès à l'information afin de voir ce que l'on fait avec cet argent. On aurait pu savoir comment on était perçus à l'extérieur, combien de projets sont terminés, combien réussissent et quels sont ceux qui ne réussissent pas. Est-ce qu'on reçoit plus qu'on donne? Sûrement, parce que nous voyons un bénéfice à la fin. Je pense que l'actif est rendu à quelque deux milliards de dollars.

C'est de l'argent, ça. Cela permettrait aux exportateurs du Québec de promouvoir leurs projets. Combien a-t-on eu de projets au Québec? On a fait cette demande à la SEE. On nous a refusé l'accès à l'information. On a refusé de nous dire combien de projets la SEE a donnés. On nous a refusé cela et on ne peut pas invoquer la Loi sur l'accès à l'information. En connaissant cela, on aurait pu démontrer aux gens qu'on pouvait savoir exactement ce que fait la SEE. On aurait su dans quels projets elle s'implique et si on respectait vraiment l'environnement.

Je parlais du test de l'influence. On ne garantit pas non plus qu'il a été abandonné.

• (1530)

C'est un test qui est pris à la charge de ses dirigeants. L'impact peut être minime, moyen ou grand. On estime la possibilité d'influencer le projet. Ainsi, on peut dire: «Rendez-le un peu plus acceptable.» Mais ce ne sont pas des experts. Ils se basent sur des normes, encore une fois, qui sont établies dans d'autres pays qui ont souvent des normes et des critères moins sévères que les nôtres.

En gardant un test d'influence comme celui-là, on rend le tout arbitraire. C'est en effet très arbitraire. On aurait pensé qu'on aurait pu avoir un cadre de référence précis, mais nous ne l'avons pas. Nous n'avons pas ces critères et ces normes précises. Je me demande bien—parce qu'on ne peut pas le savoir, on n'y a pas accès—si les critères sont les mêmes d'un pays à l'autre ou d'un projet à l'autre. Est-ce qu'on pourrait même s'en servir au-delà de ce qui est permis, en donnant des contrats à des personnes qu'on connaît, par exemple, en ne soumettant pas tel exportateur à des critères aussi sévères dans le but de le privilégier? On ne le sait pas.

Cette transparence qui devait être mise en vigueur ne l'est pas. D'ailleurs, la réponse du gouvernement, qui avait été donnée au comité au mois de juin 2001 suite au rapport, dit ceci:

À titre d'organisme public de crédit à l'exportation du Canada, la SEE doit respecter l'obligation de mener ses activités à l'avantage du Canada et de tenir les engagements internationaux du Canada.

Ce sont donc les droits de l'homme et les droits sur l'environnement.

Le gouvernement reconnaît que l'information divulguée actuellement par la SEE se présente sous une forme très compacte, mais il admet que la société a fait beaucoup de progrès pour ce qui est de communiquer de l'information.

Mais où peut-il voir cela? On ne nous donne pas la possibilité d'utiliser la Loi sur l'accès à l'information. Et lorsqu'on fait des demandes directement, on refuse de nous donner l'information.

Initiatives ministérielles

La réponse du gouvernement du 26 juin 2001 dit ceci:

Le gouvernement endosse aussi la position selon laquelle la SEE devrait envisager la création d'un poste d'ombudsman. L'ombudsman s'occuperait des aspects de responsabilisation, d'observation des obligations et d'accès à l'information.

J'ai lu le projet de loi. On n'y retrouve rien. Cela provient d'une réponse donnée au rapport du comité. Cette réponse a été donnée le 26 juin 2001. Toutefois, cela ne fait même pas partie du projet de loi. On cible la Société pour l'expansion des exportations, parce qu'elle est une société d'État et qu'elle répercute les valeurs canadiennes en matière d'environnement dans les projets qu'elle mène à l'étranger. Je ne reviendrai pas sur tout ce que je viens de dire. Justement, on veut que soient répercutées les valeurs canadiennes à l'extérieur, mais on n'utilise même pas la loi que nous avons déjà afin d'utiliser nos normes et nos critères. On laisse cela au libre choix des dirigeants, et probablement que c'est différent dans chaque dossier.

Le gouvernement nous répond:

Il s'engage à l'intérieur des douze prochains mois à conférer un poids législatif au processus d'examen environnemental. Les possibilités à cet égard sont d'ajouter dans la LEE une disposition concernant le cadre d'examen et d'avoir un règlement de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale pour la SEE.

Si vraiment il avait le choix, il n'avait simplement qu'à utiliser la Loi canadienne d'évaluation environnementale et, ensuite, par des modifications réglementaires, à le faire. Ce n'est pas fait. On ne retrouve pas cela dans le projet de loi.

On nous dit ensuite:

Le gouvernement convient que les évaluations environnementales devraient être rendues publiques tôt dans le processus d'autorisation de financement d'un projet.

● (1535)

Le ministre a respecté son engagement de présenter un projet de loi dans les douze mois, mais le projet de loi ne tient compte nulle part de ces autres préoccupations.

Comment pouvons-nous être d'accord avec un tel projet de loi? Si on avait mis en place ce que le comité a demandé, si on avait répondu aux questions de la vérificatrice générale, ce projet de loi aurait enfin pu nous donner la possibilité d'avoir cet accès à l'information pour savoir ce que fait la SEE et surtout, d'avoir respecté nos normes et nos critères, en ayant eu le courage, que dis-je, la compréhension d'utiliser la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale qui existe déjà.

Mme Judy Wasylcia-Leis (Winnipeg-Centre-Nord, NPD): Monsieur le Président, il me fait plaisir de participer à ce débat sur le projet de loi C-31. Je voudrais poser quelques questions et exprimer mon opposition, comme l'a fait le député du Bloc québécois, à ce projet de loi pour certaines raisons.

● (1540)

[Traduction]

Je me félicite de ce que nous puissions aborder les grandes questions concernant le commerce international et les droits de la personne dans le contexte de ce projet de loi. J'en profite pour faire état des préoccupations du Nouveau Parti démocratique au sujet du projet de loi C-31 et expliquer pourquoi nous nous y opposons. Nous voudrions également présenter quelques recommandations visant à l'améliorer.

Comme l'a expliqué mon collègue bloquiste qui vient de parler, on a manqué une belle occasion dans le projet de loi C-31. Nous avions la possibilité de régler, d'un point de vue international, certaines questions très importantes concernant l'environnement et les droits de la personne, et l'occasion d'exprimer devant la communauté internationale notre avis et nos valeurs. Mais nous avons omis de le faire dans le projet de loi.

Le gouvernement a fait fi des recommandations de bon nombre d'organisations et de députés qui ont lourdement insisté pour que soit présenté à cet égard un projet de loi musclé. Or, la mesure à l'étude s'avère faible aux dires de tous et le gouvernement a raté le coche en matière de commerce international.

Coup sur coup, à la Chambre et ailleurs, on a dit que ce projet de loi nous fournissait l'occasion de développer nos échanges commerciaux dans le droit fil des obligations du Canada de protéger l'environnement et les droits de la personne. Tel semblait être l'objectif visé et tel devait être l'objet de ce projet de loi.

Cela fait trois ans que la loi fait l'objet d'une révision. Elle devait répondre à des préoccupations importantes concernant le rôle du Canada en matière commerciale sur la scène internationale. Elle devait assurer la cohérence avec le commerce et avec notre besoin de traiter sur une base économique avec les autres pays par rapport à nos traditions et nos engagements de longue date concernant les droits de la personne et l'environnement.

Comme le projet de loi a aussi été élaboré en partie en réponse aux recommandations formulées par le vérificateur général en mai 2001, il faudrait l'examiner sous cet angle et voir s'il répond vraiment aux critiques que le vérificateur général avait faites à ce moment-là.

Nous avons entendu aujourd'hui de nombreux intervenants parler des faiblesses du projet de loi. Je vais réitérer certaines de ces critiques du point de vue du Nouveau Parti démocratique. Nos critiques se trouvent le mieux résumées dans une déclaration publiée il y a une semaine environ par une coalition d'organisations qui surveillent l'application de la loi depuis un certain temps et qui ont acquis beaucoup d'expérience dans le domaine.

Je veux parler de la coalition de 17 organisations non gouvernementales qui ont formulé des suggestions très importantes concernant la Loi sur l'expansion des exportations et qui expriment aujourd'hui de graves inquiétudes parce que le projet de loi néglige de tenir compte de ces préoccupations et de ces suggestions.

Le 21 septembre, la coalition des ONG a exprimé sa très vive inquiétude et déception en constatant que le projet de loi C-31 n'avait pas tenu compte des préoccupations qu'elle avait formulées. La coordonnatrice du groupe de travail des ONG, Émilie Revil, a dit:

Il faut modifier la loi pour veiller à ce que la Société pour l'expansion des exportations respecte les engagements du Canada à protéger l'environnement, les droits de la personne et le droit du public à une information de base. Les modifications proposées hier auront une incidence négligeable sur les activités courantes de la Société. Elles laissent un mauvais conducteur notoire derrière le volant.

● (1545)

Voilà qui en dit long sur les attentes que le projet de loi suscitait, et cela montre pourquoi il laisse à désirer du point de vue des obligations comme des responsabilités. Le moment était bien choisi pour donner suite à ces préoccupations. On a proposé des moyens de le faire.

Il n'est pas trop tard pour bien faire. Nous pourrions amender le projet de loi pour tenir compte de ces préoccupations et faire preuve de bonne foi à l'égard d'un groupe qui travaillé si fort et si longtemps pour élaborer une bonne loi. Le Canada doit continuer de jouer un rôle de leadership en commerce international et en ce qui concerne notre Société pour l'expansion des exportations. Nous devons constamment honorer notre obligation de préserver et de protéger l'environnement, de renforcer et de faire respecter les droits de la personne.

Initiatives ministérielles

Les trois lacunes que les ONG ont décelées dans le projet de loi sont les mêmes qui ont été signalées par les députés bloquistes et au sujet desquels le Nouveau Parti démocratique a également une position très arrêtée.

La première préoccupation concerne l'environnement. Le projet de loi prévoit-il un mécanisme solide pour garantir des évaluations environnementales dignes de ce nom au sujet des projets appuyés par Exportation et développement Canada? La réponse ne peut être que non. Il prévoit même exactement le contraire d'une approche raisonnable pour assurer des évaluations environnementales indépendantes.

Il propose que l'évaluation environnementale demeure une fonction interne de l'organisme au lieu de l'assujettir à un examen complet en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. C'est là un élément fondamental du débat, et aucune explication raisonnable n'est avancée pour justifier le fait que le projet de loi ne retient pas cette solution.

Il est absolument évident que le cadre d'examen environnemental du Canada et d'Exportation et développement Canada doit suivre cette tradition solidement établie. Ce cadre n'a rien de nouveau ni d'exceptionnel. C'est un modèle appliqué par d'autres gouvernements. Je songe en particulier aux institutions de crédit pour les exportations aux États-Unis et au Japon, qui appliquent l'idée d'un examen environnemental reposant sur des analyses indépendantes.

Il importe de déterminer quelles mesures le Canada compte prendre, par l'intermédiaire de la SEE, dans le dossier de la protection de l'environnement, et le gouvernement devrait se pencher sur la question dans le cadre de ce projet de loi. C'était là un des points soulevés par le vérificateur général dans son rapport de mai 2001. Il nous incombe de tenir compte de cette critique constructive dans la mesure législative que nous étudions aujourd'hui. Les organismes qui se sont prononcés sur cette question ont été très clairs.

La coalition d'ONG exige que le cadre environnemental de la SEE soit régi en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Elle demande que le mandat de la Société pour l'expansion des exportations soit modifié pour garantir que le Canada appuiera et développera le commerce canadien, de façon à respecter nos propres normes et obligations relatives à la protection de l'environnement.

● (1550)

Le deuxième point que j'aimerais soulever porte sur les droits de la personne. La coalition d'organismes non gouvernementaux s'est prononcée clairement sur cette question. D'autres l'ont fait ici même à la Chambre. Nous nous sommes prononcés à la Chambre pas plus tard que jeudi dernier lorsque le chef de mon parti, la députée d'Halifax, a soulevé une question portant sur la situation très grave connue sous le nom de dossier Bulyanhulu, dont on a également parlé dans le cadre du débat actuel.

De graves allégations ont été portées. Il semble que les employés de la Kahama Mining Corporation, une filiale de la Suttion Resources appartenant maintenant à Barrick Gold, auraient enterré plus de 50 mineurs artisans en collaboration avec la police tanzanienne, en remplissant à l'aide de bulldozers l'entrée des puits dans lesquels ils travaillaient.

Ces allégations ont soulevé de nombreuses questions. Comme on a pu le lire dans les journaux, certains les nient, malgré qu'Amnistie Internationale et d'autres organismes ayant été témoins de certains de ces actes en aient fait rapport.

Ce qui est clair dans ce cas, c'est qu'il importe de faire enquête. Une enquête indépendante et approfondie doit être entreprise en Tanzanie pour déterminer ce qui s'est passé réellement, pourquoi les choses se sont passées ainsi et quelles sont nos obligations à l'échelle internationale dans ce dossier.

Il importe davantage de se demander ce que nous faisons légalement pour que toutes les activités du commerce international garantissent la promotion et le respect des droits de la personne, en particulier en ce qui a trait à la Société pour l'expansion des exportations. Nous avons pensé, et je suppose que c'est le cas de parlementaires et de nombreux Canadiens d'un bout à l'autre du pays, que le projet de loi devrait d'abord et avant tout faire valoir notre rôle et notre responsabilité en ce qui a trait à la protection des droits de la personne.

Le projet de loi ne prend pas ces questions au sérieux et il ne renferme pas le moindre mécanisme garantissant que le gouvernement canadien assumera ce leadership et verra à ce que tous les moyens soient pris pour intervenir en cas de violations des droits de la personne.

Un troisième point, qui faisait aussi partie des critiques adressées par le vérificateur général à l'endroit de la Société pour l'expansion des exportations, concerne la transparence et l'obligation d'informer le public. Depuis quelque temps, il est de plus en plus question de ces aspects dans nos délibérations au Parlement, parce qu'un nombre croissant de Canadiens demandent que les traditions démocratiques soient mises en valeurs au Parlement et dans toutes les assemblées législatives du Canada.

Nous devons à tout prix prendre au sérieux ces préoccupations et faire tout en notre pouvoir pour que le projet de loi dont nous sommes saisis donne suite à notre engagement envers les Canadiens d'être toujours prêts à assurer la transparence de nos travaux et la divulgation sans réserve des politiques, pratiques et programmes du gouvernement canadien.

Il ressort très clairement de diverses analyses que le projet de loi C-31 ne prévoit pas le maximum absolu en ce qui a trait à l'obligation d'informer le public. Bien qu'on ait demandé à plusieurs reprises à la Société pour l'expansion des exportations d'ouvrir davantage son processus décisionnel, le projet de loi C-31 ne renferme aucune nouvelle disposition exigeant de la SEE qu'elle divulgue des renseignements essentiels au public. Au milieu des années 1980, la Société pour l'expansion des exportations a cessé de rendre publics des renseignements liés à des projets. Je reconnais que, même si la société est en train de rédiger sa propre politique de divulgation, qui permettra peut-être plus de transparence, il n'y a aucune modification à cet égard dans le projet de loi C-31.

● (1555)

Tout comme je viens de le dire à propos du cadre d'examen environnemental lacunaire ainsi qu'à propos de l'absence de mécanismes stricts relativement aux droits de la personne, le projet de loi ne renferme aucune disposition traitant de la question fondamentale de la transparence et de la divulgation publique.

En outre, rien ne justifie que le gouvernement fasse preuve de lenteur et d'hésitation. Le public est avec nous. Il veut que nous fassions tout ce que nous pouvons à cet égard. Il veut que nous assurions l'accès public pour tout genre de programme gouvernemental, pour toute société d'État et pour toute loi. Il nous incombe donc, à titre de tâche fondamentale, de tenter de convaincre le gouvernement de veiller à ce que le projet de loi respecte ce principe et à ce que la Société pour l'expansion des exportations divulgue l'information de base. Ce n'est sûrement pas trop lui demander.

Initiatives ministérielles

Voilà les trois préoccupations que je voulais soulever. Je vais les répéter de nouveau sous forme de résumé pour que le gouvernement les entende bien et qu'il agisse avant la suite du débat.

La première, c'est que le projet de loi renferme un mécanisme d'évaluation environnementale indépendante afin que les travaux et les activités de la Société pour l'expansion des exportations soient conformes aux principes auxquels nous souscrivons tous quant à la préservation et à la protection de l'environnement.

Le deuxième point, et encore une fois notre demande est des plus ferme, c'est que nous demandons d'inclure dans le projet de loi C-31 un cadre pour une étude réalisable sur le respect des droits de la personne.

Enfin, les députés du NPD prient le gouvernement d'inclure dans le projet de loi C-31 des politiques visant une transparence accrue et une plus grande obligation d'informer le public. Nous croyons que toutes ces recommandations sont étayées par le travail du milieu des ONG, celui des parlementaires et le rapport du vérificateur général. On y trouve toutes les preuves requises en faveur d'une intervention dans ces trois domaines. Le projet de loi pourrait être une mesure législative de première importance et d'avant-garde, et avoir un impact majeur, si nous avons la volonté d'y apporter maintenant ces changements.

Comme certains de mes collègues l'ont affirmé plus tôt, le projet de loi tend à réduire nos politiques à leur plus petit dénominateur commun dans des domaines aussi fondamentaux que la sauvegarde et la protection de l'environnement et la protection des droits de la personne. Pourquoi continuons-nous d'agir ainsi même à notre époque? Pourquoi abaisser nos normes au plus petit dénominateur commun? Pourquoi ne pas devenir plutôt un leader mondial, planter le décor et relever la barre dans des dossiers aussi fondamentaux que l'environnement, les droits de la personne et l'obligation d'informer le public? Ce sont des éléments essentiels par rapport aux valeurs actuelles des Canadiens. Ils sont cruciaux pour le processus démocratique global. Nous prions le gouvernement de considérer ces commentaires comme des critiques constructives et nous espérons qu'il sera possible d'apporter ces changements au projet de loi avant d'en poursuivre l'étude.

M. Gary Lunn (Saanich—Gulf Islands, PC/RD): Monsieur le Président, je suis ravi d'intervenir au sujet du projet de loi C-31, Loi modifiant la Loi sur l'expansion des exportations. Le projet de loi entraînerait certains changements. Il modifierait le nom de la société. Il permettrait au conseil de déléguer ses pouvoirs et fonctions aux comités, autres que le comité de direction, qu'il peut constituer. Il exigerait la tenue d'études et le déroulement d'un processus en matière d'environnement dans le cadre des projets. De plus, il semble que le vérificateur général aurait la capacité de vérifier la directive établie par le conseil et la mise en oeuvre de celle-ci au moins tous les cinq ans.

Je vais aborder ces questions plus en profondeur. Premièrement, en ce qui concerne le nom, il n'y a rien de bien grave, selon moi. Essentiellement, cette modification signifie que la société aurait le même acronyme en anglais et en français. La nouvelle désignation serait Exportation et développement Canada, ce qui ne représente pas un grand bouleversement.

Passons maintenant à quelque chose de plus important, soit le Compte du Canada. La Société pour l'expansion des exportations aide toutes les sociétés du pays à trouver des débouchés et des commandes à l'étranger. En règle générale, les sociétés qui demandent une assistance sous forme de prêt par l'entremise de la Société pour l'expansion des exportations doivent satisfaire à certains

critères financiers visant notamment à déterminer si elles ont la capacité de rembourser tout montant emprunté.

Toutefois, le Compte du Canada est un compte politique. Les sociétés présentant une demande sont parfois loin de satisfaire aux critères requis, et d'autres motifs peuvent aussi intervenir. Je comprends la nécessité de ce compte, car je crois qu'il sert une fin. Toutefois, toutes les décisions liées au Compte du Canada sont d'ordre purement politique. Ce sont des décisions du Cabinet, et elles ne sont pas prises par des spécialistes du secteur ou des finances, ou encore adoptées sans lien de dépendance. Le projet de loi reste muet sur toutes ces questions. Ce sont des aspects sur lesquels le gouvernement devrait se pencher. Je crois comprendre que l'on y a rarement recours, et que cela se produit principalement dans le cas d'entreprises comportant des risques élevés. À titre d'exemple, le Compte du Canada a servi dans le cas des réacteurs nucléaires Candu.

Toutefois, le compte a reçu une attention défavorable ces dernières années. Il y a deux ans, l'Organisation mondiale du commerce a jugé que le Compte du Canada était illégal. Toutefois, le gouvernement dit que le compte a été modifié afin de répondre aux préoccupations de l'OMC. On a dit qu'il s'agissait d'une caisse noire secrète.

La Société pour l'expansion des exportations conclut chaque année des ententes portant sur des exportations d'une valeur de 4,5 milliards de dollars. C'est une somme importante. À mon avis, nous pourrions mettre fin au processus de décision politique qui se rattache au Compte du Canada et réinstaurer un processus plus responsable. Il va de soi que le projet de loi ne traite pas de cet aspect.

Passons au prochain aspect. Une des modifications que propose le gouvernement permettrait au conseil d'administration de déléguer ses pouvoirs et ses fonctions aux comités, autres que le comité de direction, qu'il pourrait constituer. Actuellement, 13 des 15 membres du conseil sont nommés par le ministre du Commerce international, et les deux autres, soit le président du conseil et le président, sont nommés par le premier ministre. Ce conseil nommé formule actuellement les politiques et les pratiques de la SEE, ce que j'estime quelque peu contestable. Il s'agit là d'un conseil non élu, dont les 15 nominations sont faites par le premier ministre ou par le ministre du Commerce international. Ce conseil veut maintenant déléguer à ses comités ses pouvoirs et ses fonctions de faire d'autres nominations. Le conseil de la SEE a déjà un pouvoir et une influence extrêmes, et il veut maintenant les déléguer encore plus. Il y a lieu de répondre à certaines questions.

• (1600)

Patrick Lavelle, président du conseil de la SEE, a réclamé une plus grande indépendance pour des sociétés d'État et des organismes comme la SEE, déclarant que la désignation des administrateurs devrait viser à «recruter les meilleurs, peu importe d'où ils viennent». M. Lavelle a proposé que la SEE, dorénavant appelée EDC, se dirige vers la privatisation, faisant remarquer qu'il existe une culture du secret dans les bureaucraties gouvernementales. Il a déclaré que «les sociétés d'État fédérales croient fermement que l'information est synonyme de pouvoir et qu'accroître sa diffusion ne fera que susciter des critiques injustifiées».

Initiatives ministérielles

Cela résume la question. C'est le président du conseil de la SEE qui réclame cela. En outre, il recommande que le premier ministre crée un poste du Cabinet pour qu'un ministre soit chargé de surveiller toutes les sociétés d'État, ainsi qu'un comité parlementaire chargé de faire examen. Bref, avec ces nominations et ces comités, le gouvernement propose une mesure législative pour que le conseil de l'EDC, avec ses 15 personnes nommées, puisse nommer d'autres comités, au lieu de redonner un plus grand pouvoir au Parlement. Actuellement, le processus est très politisé. J'estime que nous pourrions faire beaucoup mieux.

Je le répète, le fonctionnement de la SEE nécessite 45 milliards de dollars annuellement, et l'un des principaux enjeux concerne tout ce qui semble entourer la SEE: la confidentialité, sa transparence, sa redevabilité. La Société pour l'expansion des exportations n'a jamais eu une telle raison d'être que dans la situation actuelle alors que l'économie est pour le moins vulnérable. Nous n'avons jamais eu autant besoin que maintenant d'entreprises canadiennes offrant une saine et solide gestion et nous n'avons jamais eu autant besoin que maintenant d'avoir l'assurance que la SEE n'est pas fondée sur des facteurs politiques et qu'elle continue d'aider l'économie canadienne à croître.

Cela m'amène à parler de l'obligation de rendre des comptes. Cette société d'État doit rendre des comptes avec plus d'empressement qu'elle ne le fait apparemment à l'heure actuelle. Le gouvernement convient que la SEE devrait «montrer sa volonté de rendre des comptes de manière à refléter l'éventail de ses préoccupations en matière de politique publique de même que ses activités, et adopter les mesures de transparence appropriées relativement à ses activités».

Le gouvernement a notamment suggéré de proposer que le vérificateur général vérifie, au moins tous les cinq ans, l'élaboration et l'application de la directive établie par le conseil d'administration. J'estime qu'il faut rendre des comptes beaucoup plus souvent que tous les cinq ans. De telles vérifications doivent être faites chaque année ou à tout le moins tous les deux ans. Compte tenu de l'utilisation déplorable des deniers publics par le ministère du Développement des ressources humaines, ce que les Canadiens ne sont d'ailleurs pas prêts d'oublier, une période de cinq ans entre les vérifications est trop longue et laisse planer le risque que les choses aillent de travers. Selon moi, les vérifications doivent avoir lieu beaucoup plus souvent, de manière à assurer que des activités aussi insensées ne puissent se produire.

De plus, la Société pour l'expansion des exportation n'est pas assujettie à la Loi sur l'accès à l'information. C'est une pomme de discorde. Dans le passé, la Société a été accusée de garder secret l'octroi de milliards de dollars en prêts à d'autres pays. Dans sa défense, et je le comprends bien, la SEE invoque son devoir de confidentialité à l'égard des entreprises, mais qu'elle encourage par ailleurs les entreprises avec qui elle traite à communiquer l'information sur ses projets. Je comprends cela.

Les entreprises veulent que certains aspects de leurs opérations soient tenus confidentiels, mais elles ne se gênent pas pour demander des fonds publics. Je pense que c'est là où il faut tirer la ligne. Si une société veut garder secrètes certaines pratiques commerciales, elle devrait peut-être songer à d'autres avenues de financement. Selon moi, quand une entreprise profite de l'argent des contribuables, elle doit être complètement transparente.

Une étude récente pour le compte du gouvernement fédéral a révélé que les sociétés d'État, dont la SEE, devraient être assujetties à

la Loi sur l'accès à l'information, puisque les lois sur l'accès incitent les organismes à se montrer dignes de la confiance du public.

• (1605)

L'étude trouve que les raisons pour lesquelles les sociétés d'État telles que la SEE échappent à la loi ne sont pas claires et que tout organisme dont le conseil d'administration est composé pour plus de la moitié de personnes nommées par le gouvernement devrait être assujetti à la Loi sur l'accès à l'information. Dans le cas qui nous occupe, le gouvernement nomme tous les membres du conseil d'administration. Je pense que nous comprenons le message.

Les évaluations environnementales complètes pratiquées sur les projets, afin de s'assurer qu'ils répondent à certaines normes, représentent une autre partie importante du projet de loi. Le ministre du Commerce international insiste pour dire que:

Ce projet de loi permettra au Canada de faire figure de chef de file en matière de politique d'étude environnementale pour les organismes de crédit à l'exportation de par le monde.

Si nous tenons à protéger l'environnement tout en menant à bien nos projets au Canada, doit-il en être autrement lorsque nous nous engageons dans des transactions à l'étranger? La SEE a dû défendre son cadre d'évaluation environnementale pas plus tard qu'en avril 2000, lorsqu'on l'a accusée d'aider certains des projets les plus nocifs pour l'environnement dans le monde. Quoi qu'il en soit, une révision de l'évaluation commandée par le gouvernement est un aspect positif du projet de loi.

À mon avis, la transparence et l'obligation de rendre des comptes sont les vrais enjeux. Dans son rapport diffusé en mai dernier, le vérificateur général critiquait 24 des 26 projets appuyés par la Société pour l'expansion des exportations. Pis encore, la société a décidé de ne pas dévoiler les détails de trois projets qui n'auraient pas fait l'objet d'une évaluation adéquate dans le cadre du processus d'évaluation environnementale de la société.

Un porte-parole de la SEE a expliqué que ces trois clients avaient «des raisons légitimes» de s'opposer à la divulgation des détails de leur projet. Nous ne connaissons jamais la teneur des projets qui ont été dénoncés. Nous n'obtiendrons même pas des renseignements de base, comme le produit visé, le coût ou le pays participant.

Je vais recommander aux députés de la Coalition Parti progressiste-conservateur/Caucus de la représentation démocratique de rejeter le projet de loi C-21, parce qu'il ne met pas l'accent sur la transparence et l'obligation de rendre des comptes, ce qui devrait être primordial.

L'existence de la Société pour l'expansion des exportations et les projets qu'elle appuie nous semblent utiles, surtout à un moment comme celui-ci. Par contre, le fait que la société soit soustraite à la Loi sur l'accès à l'information et qu'elle puisse déléguer ses pouvoirs à des comités au lieu de s'adresser au Parlement nous préoccupe grandement.

Le gouvernement a raté une belle occasion d'aborder ces problèmes importants. Cette société d'État suscite de graves préoccupations depuis déjà un certain temps, mais le gouvernement a simplement choisi d'en modifier le nom et d'apporter des modifications mineures. Le gouvernement a fait du bon travail en matière d'évaluation environnementale, mais comme il a omis de s'attaquer aux autres grands problèmes, il nous est impossible d'appuyer le projet de loi, du moins pour l'instant.

Initiatives ministérielles

•(1610)

M. Grant McNally (Dewdney—Alouette, PC/RD): Monsieur le Président, je vais revenir sur ce qu'a dit mon collègue au sujet des occasions manquées. Ses propos ont déclenché de nombreuses pensées dans mon esprit, et probablement dans l'esprit d'un grand nombre de mes collègues de l'opposition, au sujet des domaines dans lesquels le gouvernement n'a pas saisi l'occasion.

Outre les occasions manquées dans d'autres domaines, nous sommes aux prises avec la question entourant les événements du 11 septembre et le fait que le gouvernement, en particulier le premier ministre, ne met pas la Chambre au courant de ses projets. Apparemment, il va en parler lors d'une activité de financement. Il discute de politiques sur les ondes de CNN plutôt qu'à la Chambre.

Mon collègue pourrait-il parler un peu plus de cette notion d'occasions manquées? C'est devenu un thème non seulement de ce projet de loi mais aussi du gouvernement.

M. Gary Lunn: Monsieur le Président, une occasion manquée est une occasion perdue. Elle ne se représente pas. Nous en avons été témoins lors des événements tragiques qui nous ont tous touchés ces dernières semaines. Nous devons ouvrir la voie. Nous devons être à l'avant-garde et être prêts à apporter les changements qui s'imposent. C'est en cela que le projet de loi C-31 est une occasion manquée. Ses critiques, y compris ceux qui se trouvent au sein de la société d'État, demandent plus de transparence et de responsabilité tandis que ses partisans disent que le secret est nécessaire à la conduite de leurs affaires.

Je rappellerai à ces gens qu'ils demandent de grosses sommes de fonds publics. Les contribuables ont le droit de savoir. On pourrait modifier la mesure législative. On pourrait trouver un équilibre qui protégerait les intérêts des entreprises tout en donnant aux contribuables les renseignements nécessaires à la reddition de comptes. Nous pourrions nous assurer que les contribuables en ont pour leur argent et que leur argent est dépensé à bon escient.

Une fois de plus, le gouvernement a manqué une belle occasion de modifier la loi de manière positive. C'est pourquoi nous, les députés de la coalition Parti progressiste-conservateur/Caucus de la représentation démographique, nous nous y opposons.

•(1615)

Mme Sarmite Bulte (secrétaire parlementaire de la ministre du Patrimoine canadien, Lib.): Monsieur le Président, je partagerai le temps qui m'est alloué aujourd'hui. J'appuie cette mesure législative, ce qui ne sera pas une surprise pour mes collègues de l'autre côté.

Je n'ai pu m'empêcher d'écouter mes collègues du PC/DR parler d'occasions loupées. Je suis heureuse de prendre aujourd'hui la parole à ce sujet. Je n'ai pas loupé une occasion de le faire au cours de la dernière session. J'étais alors présidente du Sous-comité du commerce, des différends commerciaux et des investissements internationaux. J'étais aussi membre associé du Comité permanent des affaires étrangères et du commerce international qui a étudié le rapport Gowling.

Je n'étais pas mandatée pour comparaître devant ces comités, et pourtant, il me paraissait important de le faire. Il est important pour les petites entreprises dans ma circonscription que je comprenne et que j'apprécie ce que fait la SEE et la valeur qu'elle ajoute.

J'ai eu l'occasion, toujours au cours de la dernière session, de diriger deux missions commerciales dans des pays baltes. À l'époque, les petites entreprises se plaignaient de ce que la

participation de la SEE n'était pas suffisante, qu'elle devait être plus importante.

J'appuie le projet de loi car cela veut dire que notre Société pour l'expansion des exportations serait en mesure de continuer de satisfaire aux besoins de financement de nos exportateurs mais en tenant compte du désir des Canadiens qui veulent que les sociétés fassent preuve d'une plus grande responsabilité sociale.

Au fil des ans, la Société pour l'expansion des exportations ou SEE a été pour beaucoup dans la réussite de notre pays en tant que pays exportateur. L'an dernier, elle a aidé les compagnies canadiennes à se voir adjudger pour 45 milliards de contrats internationaux. Elle a pourvu aux besoins de 5 700 clients, dont plus de 80 étaient des petites et moyennes entreprises. En tant que membre de la Fondation des femmes chefs d'entreprises du Canada, je connais la valeur des petites et moyennes entreprises et des entreprises dirigées par les femmes et leur appartenant.

En tout, la SEE a conclu l'an dernier quelque 70 000 contrats d'assurance à court terme. Ces services sont essentiels au succès des exportations canadiennes. Nous devons nous assurer que la SEE puisse continuer à les offrir. En même temps, la politique et les décisions de fonctionnement de la SEE doivent refléter, au Canada et à l'étranger, les valeurs qui sont chères aux Canadiens.

La SEE fait des affaires dans plus de 200 marchés à travers le monde, dont 130 dans des pays en développement. Nous devons nous assurer que les valeurs canadiennes à l'égard du développement durable et des droits de la personne, par exemple, influencent les décisions concernant les projets que la SEE appuie à l'étranger. Nous devons aussi nous assurer que le processus de prise de décisions est transparent et responsable afin que les Canadiens sachent que c'est le cas.

Voilà pourquoi le projet de loi C-31 est important pour nous en tant que législateurs. Alliées aux lignes directrices du gouvernement, les modifications à la Loi sur l'expansion des exportations que prévoit le projet de loi nous aideront à atteindre deux objectifs déterminants en matière de politiques, à savoir que la loi appuie les exportateurs canadiens de même que les emplois et la richesse qu'ils créent, et qu'elle reconnaisse que les valeurs canadiennes concernant la responsabilité sociale des entreprises influencent le processus de prise de décisions de la SEE.

Les exemples ne manquent pas pour illustrer à quel point la SEE est essentielle au succès des exportations canadiennes. Comme on l'a fait remarquer, la société a apporté l'an dernier un appui financier plus ou moins grand à 5 700 entreprises canadiennes, pour la plupart petites ou moyennes, je le répète.

Tel est le genre d'entreprises que les députés de tous les partis représentés à la Chambre ont dans leur circonscription. Ce sont des entreprises comme Cameron Seafoods Ltd., en Nouvelle-Écosse, une entreprise familiale qui développe de nouveaux marchés à l'étranger pour les spécialités de fruits de mer qu'elle produit. La SEE lui a accordé un appui financier sous la forme de crédits par caution qui ont facilité la conclusion de nouvelles ventes à l'étranger. Lorsque la SEE est entrée en jeu, en 1998, le chiffre d'affaires de l'entreprise est passé de 3 à 5 millions de dollars en une seule année. C'est là toute une hausse!

Il y a aussi la société Amec Earth and Environmental Ltd., à Calgary, qui offre des services de génie géotechnique et climatique. La SEE a collaboré avec l'entreprise pendant plusieurs années et lui a accordé un appui financier afin de réduire le risque de faire des affaires à l'échelle internationale. La société Amec emploie maintenant 1 600 personnes et fait des affaires dans 30 pays.

Initiatives ministérielles

• (1620)

La société Klik Automation de Montréal est un autre exemple éloquent. Cette petite entreprise de haute technologie fait partie du nouveau secteur d'imagiels qui s'est développé dans la région de Montréal. Lorsque la société Klik cherchait à exploiter un nouveau marché d'exportation l'an dernier, elle s'est tournée vers la SEE pour faire garantir un paiement par un nouveau client outre-mer. Ce marché a permis de créer 19 emplois à Montréal.

Il y a des histoires comme celle-là partout au Canada. Chacune se traduit par un accroissement des exportations canadiennes et par d'excellents emplois pour les Canadiens. Le gouvernement travaille d'arrache-pied pour s'assurer que ce genre d'histoires à succès se multiplient. Le projet de loi C-31 est un élément clé de cette démarche. Il ne s'agit pas d'un long projet de loi. En fait, il peut se lire assez rapidement, et j'encourage donc tous les députés qui ne l'ont pas encore fait à le lire. C'est un projet de loi qui doit se lire et se comprendre dans le contexte plus vaste des modifications apportées à la SEE, à l'échelle tant nationale qu'internationale.

Le projet de loi C-31 est en fait l'aboutissement d'un examen qui a commencé il y a trois ans lorsque le gouvernement a demandé à un expert-conseil de faire un examen de la loi et de rédiger un rapport à cet égard. C'est ce qu'on a appelé le rapport Gowlings.

Il y a ensuite eu des audiences du comité parlementaire, puis les rapports qu'ont présentés au gouvernement le Comité permanent des affaires étrangères et du commerce international de la Chambre des communes ainsi que le Comité sénatorial des banques.

De plus, le vérificateur général a participé au processus et a fait des recommandations utiles, notamment en ce qui concerne le cadre d'examen environnemental de la SEE. En juin de cette année, le ministre du Commerce international a donné des directives sur la mise à jour du mandat de la SEE dans un certain nombre de domaines clés, y compris l'examen environnemental, les droits de la personne et l'élargissement de la base de participation du secteur privé au financement des exportations canadiennes.

Tout au long de l'examen, des groupes d'intérêts ont aussi participé au processus, saisissant ainsi une autre occasion de prendre part à la démarche. Même si l'examen de la Loi sur l'expansion des exportations n'a pas été une question qui a suscité un grand intérêt public, un certain nombre d'organisations et de groupes concernés, représentant tant des entreprises que des groupes publics s'intéressant particulièrement à la SEE, ont participé activement au processus.

Le ministre du Commerce international et la SEE ont trouvé utile leur participation au processus. Je rappelle aux députés d'en face que cette façon de faire est tout à fait caractéristique du gouvernement libéral actuel. Dans le discours du Trône, il est question de l'importance de la consultation. Le gouvernement prouve ici qu'il ne fait pas que parler, mais qu'il joint aussi l'acte à la parole.

La SEE est sans doute le mieux connue pour ses succès en tant qu'organisme de financement des exportations, mais elle a également montré qu'elle avait le sens des responsabilités sur le plan social. À titre d'exemple, c'est la SEE qui a instauré le cadre d'examen environnemental et qui a mis en place une nouvelle politique de divulgation publique pour améliorer la reddition de comptes. Ce sont là des améliorations conséquentes.

Nous voulons tous qu'on accorde une plus grande attention aux questions relatives à l'environnement et aux droits de la personne, et nous tenons tous à une politique de divulgation qui garantisse aux Canadiens que le processus de prise de décisions de la SEE est à la fois transparent et justifiable.

Il est tout aussi important de nous pourvoir de politiques et de directives de fonctionnement qui soient à la fois réalistes et d'application pratique. C'est ce qui explique que les consultations publiques soient si importantes et que la participation des groupes qui, dans la société canadienne, sont le plus touchés par la SEE, soit si utile au gouvernement.

La SEE a récemment mené un exercice de consultation publique sur sa politique de divulgation. Pas plus tard qu'en septembre, la société a consulté les groupes intéressés pour donner suite à une recommandation du vérificateur général et du ministre du Commerce international sur le renforcement et l'amélioration de son cadre d'examen environnemental.

Des représentants des milieux d'affaires et des groupes d'intérêt ont été reçus à bras ouverts à ces consultations. Ils constituent un chaînon important dans ce processus d'élaboration de politiques et de méthodes de fonctionnement devant satisfaire aux objectifs de la politique du gouvernement tout en étant à la fois réalistes et d'application pratique dans les faits.

À l'OCDE, par exemple, nous avons lancé les débats sur la question. Nos négociateurs ont décelé un consensus de plus en plus marqué en faveur d'une initiative de l'OCDE exigeant des organismes de crédit à l'exportation de ses pays membres qu'ils entreprennent l'examen des effets environnementaux des projets faisant l'objet d'une demande de financement. Le Canada peut servir de modèle pour cette nouvelle façon de procéder. Celle-ci nous paraît équilibrée et répond le mieux aux besoins du Canada dans un contexte international en pleine transformation.

Le projet de loi offre la solution idéale pour le Canada. Il étaye sur le plan législatif le cadre d'examen environnemental et nous place en bonne position pour affronter les tendances émergentes sur la scène internationale. Les députés devraient tous y souscrire.

• (1625)

M. Philip Mayfield (Cariboo—Chilcotin, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je remercie la députée de ses commentaires et de son enthousiasme.

Un aspect du projet de loi qui m'inquiète est celui des nominations au conseil. Elles sont faites selon des modalités qui n'amènent pas au conseil les meilleurs talents, ceux dont la Société aurait pourtant besoin pour accomplir le travail qui lui incombe.

Alors que nous parlons d'améliorer la Société au moyen de ces modifications, je pense que si je devais embaucher mon épouse à mon propre bureau, mon geste susciterait certains commentaires. Si je devais embaucher un partisan ayant travaillé pour moi durant la campagne électorale, on verrait aussi les gens sourciller. Ces nominations issues du favoritisme montrent bien quels sont ceux qu'on protège. Tout se passe comme dans une famille. Si un candidat du parti au pouvoir est défait lors d'une élection, il gagne de toute façon.

La députée n'est-elle pas d'avis que certains Canadiens hautement motivés et pleins de talents, qui ont réussi leur propre vie, aimeraient consacrer une partie de leur existence au service public et pourraient accomplir une tâche extraordinaire en mettant leur expertise à la disposition de sociétés d'État comme celle-ci, ce qui permettrait d'éviter la critique que je formule ici, et pas seulement à l'intention du présent gouvernement car c'est un mode de vie...

Le président suppléant (M. Bélair): La secrétaire parlementaire de la ministre du Patrimoine canadien a la parole.

Initiatives ministérielles

Mme Sarmite Bulte: Monsieur le Président, en premier lieu je souligne que les nominations visent à trouver la personne la plus apte à occuper le poste. Avec tout le respect que je lui dois, je crois sincèrement que si mon collègue nommait son épouse parce que c'est elle qui ferait le mieux le travail, cela ne devrait susciter aucune objection.

Si nous jetons un coup d'oeil au projet de loi et aux modifications qu'on y propose, nous constatons qu'il n'y est pas vraiment fait mention des nominations. Toutefois, il y est clairement établi que la société est constituée sous le nom Exportation et développement Canada, qu'elle est formée d'un conseil d'administration de quinze administrateurs, dont le président du conseil et le président. C'est ce qui est prévu dans le projet de loi.

Un des changements, qui ne figurait pas dans la mesure législative précédente, est que le conseil d'administration peut dorénavant établir des comités. C'est un nouveau volet de la loi. Il ne s'agit du processus de nomination mais de la possibilité de constituer un comité pouvant véritablement exercer ses pouvoirs et remplir les fonctions qui lui ont été confiées par le conseil d'administration.

C'est cette nouvelle modification que nous proposons d'apporter à la loi. Avec tout le respect que je dois à mon collègue, il n'y a vraiment rien dans le projet de loi au sujet du processus de nomination.

[Français]

M. Robert Lanctôt (Châteauguay, BQ): Monsieur le Président, dans le rapport dissident du Bloc québécois, on disait ceci:

Le Bloc québécois, se basant sur les précieux témoignages recueillis lors de l'audience publique, est d'avis qu'il y a toutefois un manque évident et marqué de transparence dans le fonctionnement de la SEE. L'accès à l'information fait cruellement défaut.

À l'intérieur de tout cela, on voit même—la députée a dit qu'elle faisait partie de ce comité—dans le cadre de l'examen de la loi que:

il était impossible à un député du Bloc québécois d'obtenir la ventilation des activités financières de la SEE au Québec. Ainsi, il est apparu primordial pour le Bloc québécois que la SEE, conformément aux recommandations du rapport, soit assujettie à la Loi sur l'accès à l'information.

Pour quelles raisons ne pas se rendre transparente et divulguer les informations? Semble-t-il qu'il pourrait y en avoir qui pourraient être confidentielles.

• (1630)

[Traduction]

Mme Sarmite Bulte: Monsieur le Président, comme je l'ai mentionné plus tôt, les modifications qu'apporte le projet de loi visent à accroître la transparence et les exigences en matière de reddition de comptes.

Nous ajoutons à l'heure actuelle un cadre environnemental qui ne figurait pas dans le projet de loi. Il a maintenant pleinement force de loi. Il prévoit que le vérificateur général doit proposer un examen et qu'il en fera la vérification. En outre, le ministre du Commerce international, que j'applaudis aujourd'hui, a raccourci l'intervalle entre les examens, qui passe de cinq à deux ans.

En collaborant, nous assurerons aux Canadiens une transparence accrue pour qu'ils puissent mieux se rendre compte du travail réalisé par EDC.

Mme Jean Augustine (Etobicoke—Lakeshore, Lib.): Monsieur le Président, dans la mesure où les gens d'Etobicoke—Lakeshore sont directement ou indirectement touchés par le monde des affaires et seront donc visés par la Loi sur l'expansion des exportations, je suis heureuse de participer au débat d'aujourd'hui.

En tant que Canadiens, nous comprenons tous l'importance d'un environnement sain pas simplement pour nous, mais pour tous les habitants de la planète.

Au printemps dernier, j'ai organisé une table ronde sur l'environnement où beaucoup de mes électeurs ont exprimé des préoccupations sur la qualité de l'air que nous respirons, la pollution de nos lacs et de nos cours d'eau et le réchauffement de la planète. Ils veulent que le gouvernement fédéral s'assure que lorsqu'elles mènent des activités à l'étranger, les entreprises canadiennes agissent de façon responsable à l'égard de l'environnement comme elles le feraient si elles étaient au Canada.

Le projet de loi C-31 répond à cette préoccupation. Le projet va compléter les obligations nationales et internationales du Canada dans le domaine de l'environnement. Il va permettre d'appliquer à l'échelle internationale les valeurs que nous partageons en tant que Canadiens et les initiatives que nous mettons en oeuvre en matière d'environnement.

Le rôle de premier plan du Canada dans le Protocole de Kyoto dit clairement à nos partenaires internationaux que le gouvernement fédéral entend protéger et préserver notre environnement.

Nous aidons également les pays en développement à réduire les sous-produits toxiques qui sont de nature industrielle et agricole en les encourageant à adopter de meilleures méthodes pour parvenir à un environnement durable. En tant que Canadiens, nous avons une responsabilité à cet égard.

Mes électeurs comprennent que les produits toxiques ne connaissent pas de frontières et que nous devons prendre des mesures pour répondre aux défis environnementaux comme le changement climatique et la pollution atmosphérique.

Mes électeurs comprennent également que tous les secteurs de notre société, qu'il s'agisse du gouvernement, de la société civile ou du secteur privé, doivent partager la responsabilité pour parvenir à un environnement sain et sûr.

En tant que membre du Comité permanent des affaires étrangères et du commerce international, j'ai eu le privilège d'entendre de très nombreux témoins qui ont comparu devant le comité. Ils ont parlé des activités de la SEE. Nous avons entendu le président, des représentants des syndicats et de la société civile, des chefs d'entreprise et des exportateurs.

Durant les audiences, le message était très clair : il faut tenir compte de l'environnement lorsque la SEE finance des projets et on doit établir un processus officiel d'évaluation environnementale.

Permettez-moi de profiter de l'occasion pour rappeler à la Chambre que la SEE a été créée en 1944 avec le mandat de soutenir et de développer les exportations du Canada. En l'an 2000, la société a soutenu des exportations et des investissements étrangers qu'on estime à 45 milliards de dollars.

La portée de ces activités de financement des organismes de crédit à l'exportation, surtout dans des pays en développement, a incité certains à réclamer de bonnes pratiques environnementales, étant donné l'importance de favoriser une compétitivité commerciale allant dans le sens de la conservation de l'environnement.

À partir du début des années 90, dans le cadre de son processus de gestion des risques, la société a évalué les répercussions environnementales des projets qu'elle voulait soutenir.

Initiatives ministérielles

Il y a deux ans, la SEE a introduit son cadre de référence pour l'examen des questions environnementales afin d'officialiser et de renforcer ses procédures environnementales. Le cadre de référence a été élaboré à un moment où peu d'organismes de crédit à l'exportation cherchaient à gérer les risques pour l'environnement.

Je suis très heureuse de dire que la SEE a donné suite aux suggestions et aux recommandations, non seulement du Comité des affaires étrangères mais aussi du rapport Gowling étudié par le Comité des affaires étrangères et du commerce international, en faveur d'un cadre législatif et d'une approche importante s'inspirant des pratiques environnementales dans d'autres domaines, dont les activités de la Banque mondiale.

Le gouvernement fédéral est résolu à veiller à ce que les normes environnementales soient observées, normes qu'il défend dans le débat d'aujourd'hui sur le projet de loi, en établissant un équilibre entre la nécessité pour la SEE d'être responsable tant sur le plan environnemental que sur le plan social et la nécessité de promouvoir la participation du Canada au sein d'un marché compétitif international.

Le projet de loi C-31 rend le conseil d'administration de la SEE, dont nous avons entendu parler tout à l'heure et qui inclut deux sous-ministres du gouvernement fédéral, responsable de la politique d'évaluation environnementale. Il s'agit d'une obligation contraignante.

● (1635)

De plus, le vérificateur général aura pour rôle permanent de surveiller les activités de la SEE et de faire rapport au nom du Parlement et des Canadiens. La SEE a été parmi les premiers organismes de crédit à l'exportation à introduire un tel cadre de référence pour l'examen des questions environnementales, mettant le Canada et la SEE à l'avant-garde des pratiques actuelles en matière d'évaluation environnementale des projets d'exportation.

Le cadre de référence a deux principes directeurs: premièrement, comme l'ont souligné les témoins que nous avons entendus, les évaluations environnementales entreprises par les institutions financières pour atténuer le risque que peut présenter un projet doit pouvoir contribuer à encourager le développement durable en incitant à étudier les avantages et les coûts écologiques des projets dans les pays hôtes; et, deuxièmement, la SEE doit refuser de soutenir des projets lorsqu'elle estime, après avoir tenu compte de l'application de mesures d'atténuation, qu'ils auront probablement des effets environnementaux négatifs qui ne peuvent être justifiés par leurs effets positifs anticipés.

Autrement dit, si le résultat final d'un projet est positif, mais que les moyens pour y parvenir ont des effets négatifs, la SEE peut s'opposer au projet en vertu de son principe directeur.

Ce cadre d'examen environnemental est le reflet de discussions multilatérales de l'Organisation pour la coopération et le développement économique qui se poursuivent. Dans ce débat, un groupe de sociétés de crédit à l'exportation travaille sur l'élaboration de normes internationales acceptables pour les pratiques d'examen environnemental des sociétés de crédit à l'exportation de tous les pays membres de l'OCDE.

Un nombre croissant de pays ont adopté des politiques d'examen environnemental en bonne et due forme, dont tous les pays du G-7 et la majorité des pays de l'OCDE. Parmi les meilleures politiques, on compte celles des États-Unis, du Royaume-Uni et de la France. Mes électeurs savent que le cadre d'examen environnemental de la SEE est considéré comme étant à l'avant-garde des initiatives internationales en cette matière.

Le député a fait allusion plus tôt au rapport du vérificateur général. Il a dit que ce cadre comprenait tous les éléments voulus pour soutenir ce processus. Il montre ce qui suit : comment la société déterminerait les risques environnementaux, l'information à évaluer, les circonstances dans lesquelles la société refuserait de soutenir un projet ou elle imposerait des conditions, et le processus de suivi et de production de rapport pour veiller à ce que les risques soient convenablement gérés.

Le Canada est solidaire des autres pays. Ces pratiques sont largement répandues. Le projet de loi C-31 renforcerait nos valeurs internes et les ententes internationales relatives à l'environnement. Les Canadiens s'attendent à ce que les sociétés exerçant leur activité à l'étranger, comme la SEE, reflètent nos valeurs en matière d'environnement.

Je demande à tous les députés d'appuyer le projet de loi C-31 qui veillerait à ce que les préoccupations des Canadiens soient entendues tant au Canada qu'à l'étranger.

● (1640)

M. Werner Schmidt (Kelowna, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je partage mon temps de parole avec le député d'Elk Island. Après avoir entendu la députée de Parkdale—High Park dresser la liste des belles réalisations de la SEE au fil des années, on croirait qu'il n'y a rien au monde que cet organisme ne puisse faire pour promouvoir les entreprises. C'est à se demander ce que sont devenues toutes nos institutions financières et nos entreprises privées qui fonctionnent sans le soutien de la SEE.

On me permettra de corriger le tir en montrant qu'il n'y a pas que la SEE qui soit efficace. A en croire le gouvernement, les seules sociétés compétentes sont des sociétés d'État. C'est loin d'être le cas. Il existe de nombreuses autres sociétés très efficaces. Je soupçonne d'ailleurs que c'est l'une des raisons pour lesquelles le CN, qui était une société d'État, a été privatisé.

Je parlerai d'un certain nombre de modifications contenues dans le projet de loi C-31, notamment celles qui concernent l'environnement, le relèvement du plafond de la responsabilité éventuelle de 15 milliards à 32,5 milliards, le pouvoir conféré au conseil d'administration de cotiser à des régimes de pensions, l'interdiction faite aux entreprises de mentionner, dans leur publicité, la participation de la SEE à leurs activités, la nomination de comités et le pouvoir conféré au conseil d'administration de leur déléguer ses pouvoirs.

On me permettra de lire l'article du projet de loi concernant l'environnement. Je suis certain que de nombreuses personnes qui suivent le débat ne savent pas exactement de quoi nous débattons. L'article 10.1 stipule:

Avant de procéder, dans l'exercice des pouvoirs que le paragraphe 10(1.1) lui confère, à une opération qui se rapporte à un projet, la Société est tenue de décider, en conformité avec la directive visée au paragraphe 2:

a) si le projet aura probablement des effets environnementaux négatifs malgré l'application de mesures d'atténuation;

Le paragraphe 10.1(2) stipule:

Le conseil établit une directive qui régit la décision visée au paragraphe (1). Il peut:

a) y définir, pour l'application de celui-ci, les termes qu'il estime nécessaires, notamment les termes «opération», «projet», «effets environnementaux négatifs» et «mesures d'atténuation»;

N'est-ce pas intéressant? Le conseil a le droit de décider s'il y aura des effets environnementaux négatifs. L'article suivant définit l'expression «effets environnementaux négatifs».

Initiatives ministérielles

Aucune mention n'est faite de la Loi sur l'environnement du Canada. En réalité, elle est expressément exclue. Ces projets sont approuvés sous le régime du Compte du Canada et doivent recevoir l'approbation du ministre des Finances et du ministre du Commerce international. Ces projets sont expressément exonérés et ne sont pas assujettis à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. L'article 12 modifiant l'article 24.1 prévoit ce qui suit:

(1) Le paragraphe 5(1) de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale ne s'applique pas dans les cas où le ministre ou le ministre des Finances exerce soit une attribution sous le régime de la présente loi, soit, relativement à la société, tout pouvoir d'autorisation ou d'approbation sous le régime d'une autre loi fédérale.

• (1645)

Penchons-nous maintenant sur les très vastes pouvoirs de la SEE. La société peut acquérir et aliéner, par tout moyen, des droits sur des biens. Elle peut conclure, au profit de toute personne, une entente en matière d'assurance, de réassurance, d'indemnisation ou de garantie; conclure une entente ayant pour effet d'ouvrir un crédit au profit d'une personne ou comportant un engagement de verser une somme d'argent à une personne; acquérir des droits sur des biens à titre de sûreté; recueillir, analyser, publier et diffuser des renseignements et fournir des services de consultation; obtenir la constitution, la dissolution ou la fusion de filiales; acquérir et aliéner, par tout moyen, des droits sur une entité; faire des placements et effectuer les opérations utiles à sa gestion financière; et la liste ne s'arrête pas là.

Les pouvoirs sont énormes. Le vérificateur pourrait être le président de la SEE et faire ce qu'il voudrait n'importe où dans le monde. C'est comme si je disais à mes amis de constituer une société, puis de veiller à effectuer des exportations et à être payés par la personne achetant le produit qu'ils exportent. C'est ce que permet ce projet de loi.

Nous devons reconnaître que ces personnes vont être responsables, mais la loi proprement dite est un livre ouvert et elle leur permet essentiellement d'aller où ils le veulent. C'est ce genre de contexte qui rend possible une nomination politique, par exemple, pour exprimer précisément le point de vue souhaité par le premier ministre dans un autre pays, une autre société ou tout autre contexte.

Par ailleurs, le conseil qui dirige l'organisme peut maintenant nommer des comités à qui tous ces pouvoirs peuvent être délégués. C'est vraiment intéressant. Voilà le genre de projet qu'on nous propose. Sans la confiance que nous avons et le bon sens de certains, le projet de loi ouvre toutes sortes de possibilités de corruption à qui voudrait en profiter.

Je suis heureux que les Canadiens ne soient pas de cet acabit-là. Nous nous faisons confiance entre nous. Nous avons de la morale, nous avons le sens de l'éthique. Si ce genre de chose peut marcher, ce n'est pas que le projet de loi soit bon, mais que les gens se respectent.

C'est pourquoi je suis un partisan si fervent de l'entreprise privée, au départ. Ces gens sont directement responsables de leur argent. Ils font ce qu'il faut pour en tirer profit et obtenir les meilleurs résultats possible.

La solution n'est pas de créer des sociétés d'État ni d'élargir leurs pouvoirs et privilèges, mais plutôt de créer un climat dans lequel l'entreprise privée peut réussir et faire ce qu'il faut.

Je suis vraiment désolé que la députée de Parkdale—High Park ne soit pas à la Chambre en ce moment, car je voudrais lui demander s'il est vraiment possible...

Le président suppléant (M. Bélair): Le député est à la Chambre depuis assez longtemps pour savoir qu'il ne doit pas mentionner l'absence d'un autre député.

M. Werner Schmidt: Je veux parler du commentaire de la députée qui a souligné que la Société pouvait faire des choses que les sociétés privées n'étaient pas en mesure de faire. Elle ne l'a pas dit clairement, mais c'était assez implicite.

Je ne le crois pas. Des institutions comme la Banque Royale du Canada, la Banque TD, la Banque Scotia et d'autres institutions financières, y compris des compagnies d'assurance, seraient bien prêtes à développer le marché si nous les laissons faire. Nous nous intéressons tous au développement des exportations. C'est là que le développement devrait se faire.

N'oublions pas que la Société pour l'expansion des exportations opère en fonction de deux comptes distincts, soit le compte de la société et le compte du Canada. Il y a actuellement dans le compte de la société des bénéficiaires non répartis pour l'année en cours d'un montant de plus d'un milliard de dollars.

À quoi sert cet argent? Comment cette société d'État, qui appartient en fait au gouvernement, rend-elle compte de ses bénéficiaires? Ces montants ne devraient-ils pas être versés à la trésorerie générale du pays? Cet argent dort là et il n'y a rien dans la mesure législative à cet effet.

Je pourrais continuer pendant encore 10 ou 20 minutes à discuter de certaines des dispositions de la Société pour l'expansion des exportations, mais je tiens à laisser la chance à mon collègue de parler.

• (1650)

M. Ken Epp (Elk Island, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir aujourd'hui dans le débat sur le projet de loi C-31, concernant la Société pour l'expansion des exportations.

J'ai demandé à la personne qui m'assiste de trouver sur le site web de la Société la description du mandat qui lui revient. En voici la première phrase: «La SEE est une institution financière canadienne qui a pour mission exclusive de fournir des services de financement du commerce extérieur en appui aux exportateurs et aux investisseurs canadiens sur quelque 200 marchés, dont 130 dans des pays en développement.» Je crois que ce site web est relativement à jour. On peut lire ensuite que, l'an dernier, les entreprises canadiennes ont réalisé pour 45,4 milliards de dollars de ventes à l'exportation et d'investissements à l'étranger en recourant aux services de financement du commerce extérieur de la SEE. La Société déclare d'emblée qu'elle facilite non seulement les exportations, mais aussi les ventes et les investissements sur le marché intérieur.

La SEE déclare également que les PME représentent 90 p. 100 de sa clientèle, mais elle ne donne pas la moindre idée du chiffre d'affaires de ces différentes entreprises. Même si 90 p. 100 des clients sont censés être des PME, il n'y a aucun moyen de savoir au juste à quoi correspond l'autre 10 p. 100. Il est fort possible, et je crois que c'est le cas, qu'il s'agisse de grandes sociétés qui bénéficient grandement de la majeure partie des activités financières de la SEE.

Initiatives ministérielles

La SEE affirme ensuite qu'elle assume des responsabilités sociales d'entreprise. Elle donne accès à son code de conduite et à son code d'éthique commerciale. Elle dresse la liste de ses priorités et elle mérite des félicitations pour cela. Puisqu'elle poursuit des activités à l'échelle mondiale, elle dit être citoyen du monde et travailler dans un contexte mondial.

Je trouve cela vraiment incroyable parce que le gouvernement du Canada a exprimé sa préoccupation au sujet des questions liées à l'environnement mondial. Nous ne vivons plus dans un monde où la façon dont nous traitons notre air, nos eaux et nos sols ne regarde que nous, car le monde est devenu très petit. Ces paroles sont louables, mais lorsque nous scrutons le projet de loi dont nous sommes saisis et ce qu'on y propose, nous constatons qu'il est quelque peu insatisfaisant, en ce sens que les lois environnementales rigides du Canada ne s'appliquent pas.

Je vais m'éloigner de la question un instant. Je songe à l'accord de Kyoto que le Canada a signé. Une des questions qu'on m'a posées, et que je me suis posées, c'est de savoir comment le Canada peut assainir l'environnement en envoyant de l'argent à d'autres pays qui, pour quelque raison que ce soit, ne sont pas aussi pollués que le nôtre.

Par exemple, nous vivons dans un pays nordique. Nous avons des besoins en matière de chauffage qui n'existent tout simplement pas en Afrique. Une personne aurait du mal à gagner sa vie en vendant des appareils de chauffage en Afrique, car ils ne sont pas nécessaires. Comme aucun combustible n'est brûlé, il y a moins de pollution.

Pour résoudre les problèmes environnementaux de la planète, devrions-nous envoyer notre argent en Afrique? Comment l'environnement pourrait-il en être assaini? Ne serait-il pas mieux de garder l'argent au Canada et de le consacrer à la recherche et à d'autres activités, afin d'assainir notre environnement et notre façon de produire nos ressources énergétiques?

● (1655)

La Société pour l'expansion des exportations n'est pas tenue d'adhérer à la législation canadienne de l'environnement. Elle a sa propre loi. Je peux comprendre son point de vue, qui est un point de vue international et qui est le seul que l'on puisse appliquer si l'on veut pouvoir jouer à pied d'égalité.

Il arrive que la SEE finance des projets qui ne seraient pas acceptés au Canada à cause de la législation canadienne de l'environnement. Je trouve cela tout à fait anachronique. Nous sommes prêts, par l'intermédiaire de la Société pour l'expansion des exportations, à envoyer de l'argent à l'étranger pour financer des projets qui ne satisfont même pas à nos exigences en matière d'environnement. C'est utiliser l'argent des contribuables de façon contradictoire.

Il y a aussi ce qu'on appelle le compte du Canada, qu'a mentionné mon collègue de Kelowna. Ce compte sert à appuyer les opérations d'exportation jugées dans l'intérêt national du Canada par le ministre du Commerce international. Si l'on en croit son site web, c'est généralement fonction d'une combinaison de risques qui sont mentionnés. Essentiellement, la SEE intervient lorsque les banques refusent de le faire.

Les transactions portées au compte du Canada sont négociées, exécutées et administrées par la SEE, comme toute autre transaction réalisée sur le compte de la société, à cette différence près que les risques sont assumés par le gouvernement du Canada.

Il y a participation directe du ministre du Commerce international en ce sens qu'il peut donner son autorisation. Malheureusement, rien

dans la loi ne permet d'empêcher le ministre d'autoriser qu'une transaction soit portée au compte du Canada, non pas parce qu'il la juge dans l'intérêt national, mais pour soutenir des entreprises de son choix.

À qui la SEE rend-elle des comptes? La SEE dit être une société d'État fonctionnant indépendamment du gouvernement. Or, si l'on regarde bien, le seul actionnaire de la SEE est le gouvernement du Canada, c'est-à-dire les contribuables. J'ai été élu pour défendre les intérêts des contribuables. C'était le thème de ma campagne. Les contribuables canadiens ont «investi» dans la SEE plus de 1 milliard de dollars et pourtant, elle prétend fonctionner indépendamment du gouvernement et ne rien coûter aux contribuables. Je suis désolé, je ne suis pas d'accord.

En fait, si quelqu'un me donnait un milliard de dollars en me disant que je devrais le rembourser un jour, je le rembourserais, certes, mais quelle belle vie je me ferais entre-temps! Il existe une chose qu'on appelle l'intérêt. Un milliard de dollars peut facilement produire 100 millions de dollars d'intérêts annuellement. Pas mal pour une virée de fin de semaine, vous ne trouvez pas? On parle de gros sous ici, et ce sont les Canadiens qui sont les perdants du fait que ces gros sous sont monopolisés par la Société pour l'expansion des exportations.

Ne nous leurrions pas. Ne disons pas que la société ne coûte rien aux contribuables. Elle leur coûte cher, à en juger par tout l'argent qu'on y a investi. Et ce sont des deniers publics.

Je ne nie pas que nombre d'entreprises profitent du travail de la Société pour l'expansion des exportations. Elle leur permet de promouvoir leurs affaires et d'exporter de par le monde. Dans ce sens, les contribuables reçoivent quand même quelque chose en retour. Il est aussi évident qu'elle crée de l'emploi, et cela est bon aussi.

J'aimerais voir une loi qui améliorerait vraiment le devoir de reddition de comptes de la société à l'égard des contribuables canadiens. Je suis consterné de voir que bien que le vérificateur général ait accès aux comptes et fasse des rapports et qu'il y ait aussi un rapport spécial quinquennal, ces vérifications ne sont pas disponibles facilement, même par le truchement de la Loi sur l'accès à l'information.

● (1700)

Le temps que j'avais dans ce débat est épuisé. Dommage. J'espère que certains députés auront des questions à me poser, de sorte que nous puissions en discuter.

M. Deepak Obhrai (Calgary-Est, Alliance canadienne): Monsieur le Président, mon collègue a fait valoir des points très intéressants.

Ce qui m'intéresse en particulier, ce sont le rôle que la SEE joue en tant que société d'État et les observations du député en ce qui concerne l'analyse du vérificateur général.

Bien des gens se posent la même question. Cette société d'État devrait respecter les règles s'appliquant aux sociétés d'État. Non seulement elle tire parti de ces règles, mais, afin d'éviter de rendre des comptes et d'expliquer comment elle dépense son argent, elle invoque la confidentialité des renseignements relatifs à ses clients. Elle joue sur les deux tableaux. Elle veut fonctionner comme une société d'État, mais contrairement aux autres sociétés d'État qui sont responsables devant le Parlement, la Société pour l'expansion des exportations ne rend pas de comptes au Parlement en raison de la Loi sur la protection de la vie privée.

Le député voudra peut-être commenter cet aspect de la question.

M. Ken Epp: Monsieur le Président, l'une des choses qui nous laissent perplexes à propos du gouvernement libéral, c'est que ce dernier n'est pas enclin à nous fournir de l'information, contrairement au gouvernement américain. Nous avons pu nous en rendre compte en voyant sur CNN les conférences de presse tenues par les autorités américaines en ce qui a trait au terrorisme dernièrement. Les représentants du gouvernement américain, avec à leur tête le président, semblent tenir absolument à donner le maximum d'information à la population, afin de la tenir parfaitement au courant de la situation. Au Canada, cependant, c'est comme si on essayait d'extraire du jus d'orange d'un citron. Il est impossible d'obtenir quelque information que ce soit du gouvernement.

J'ai noté avec intérêt qu'un organisme appelé Probe International en a fait mention dans son témoignage devant le Comité des affaires étrangères. Il avait demandé au vérificateur général une copie de son rapport quinquennal, et celui-ci lui avait répondu que la loi ne lui permettait pas de le divulguer, mais que l'organisme pouvait s'adresser directement à la société concernée, ce qu'il fit. Lorsque l'organisme lui a demandé le rapport en question, la société a répondu qu'il s'agissait de renseignements confidentiels auxquels il ne pouvait avoir accès.

Le témoin entendu par le comité a aussi indiqué qu'une lettre avait été envoyée à la même époque à l'Export-Import Bank des États-Unis pour demander des renseignements sur une situation presque identique. La banque américaine avait inclus dans sa réponse à un demandeur canadien des tableaux, des justifications, des accords de rééchelonnement et ainsi de suite. Le gouvernement américain semble être plus accessible ou mieux disposé à fournir de l'information à ses citoyens, et même aux citoyens canadiens, que notre propre gouvernement.

Je pense que c'est une question de culture. Il est temps que le gouvernement du Canada joue franc jeu avec ses citoyens et leur communique toute l'information possible, au lieu de toujours faire valoir toutes sortes de règles qui empêchent les Canadiens de savoir où va leur argent.

M. Deepak Obhrai (Calgary-Est, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je suis heureux de parler de la Société pour l'expansion des exportations, à la suite de mes deux collègues qui, dans le cadre du débat, ont très bien expliqué les nombreux problèmes que posent la fiabilité et l'existence même de cette société d'État.

Dans la loi, il est question de fonctions administratives et de certaines responsabilités conférant notamment certains pouvoirs au conseil et lui permettant de discuter de certaines questions, mais je voudrais parler du principe plus général du développement et du rôle essentiel qui incombe à la SEE, celui de fournir des garanties et des encouragements aux entreprises canadiennes pour les inciter à se tourner vers les marchés mondiaux et à lancer des programmes d'aide au développement. Comme mon collègue l'a mentionné à juste

Initiatives ministérielles

titre, la SEE est très fière de dire qu'elle a dépensé beaucoup d'argent dans les pays en développement.

Au moment où elles ont été créées, la SEE et l'ACDI avaient probablement leur raison d'être. Cependant, les événements qui se sont produits et l'évolution de la situation nous ont ensuite amenés à nous demander si l'ACDI et la SEE sont des outils efficaces dans la conjoncture commerciale actuelle et si elles tirent avantage des nouveaux marchés et des besoins des pays en développement?

Il y a à la SEE et à l'ACDI des gens très bien qui, au fil des ans, ont accumulé beaucoup d'expérience et qui ont parfois mis cette expérience à contribution très efficacement. Nous sommes très impressionnés par le travail acharné et le dévouement de ces personnes.

L'ingérence politique et les changements d'orientation ont toutefois permis à ces deux organisations de faire fi de la démocratie avec leurs conseillers stratégiques. Parfois, je me demande où vont ces organisations avec leur programme étroit et dépourvu de plans d'action à long terme qui garantiraient que les fonds de développement et d'exportation sont dépensés de manière plus avisée et sont utilisés à meilleur escient par les entreprises et les organismes canadiens qui font de l'aide au développement.

Je suis le porte-parole de mon parti en ce qui concerne le développement international et l'ACDI et je suis stupéfait par le secret dont s'entourent les conseillers stratégiques de l'ACDI. C'est comme s'ils avaient quelque chose à cacher. Ils ont effectivement quelque chose à cacher en refusant de faire preuve de plus de transparence envers la population canadienne. L'ACDI disposait d'un budget de 1,9 milliard de dollars, mais je crois qu'il est passé à 2,1 milliards de dollars. Ce vaste ministère a peur de dire aux Canadiens ce qu'il fait.

Il se conforme aux vérifications et aux exigences normales. Cependant, quand on essaie d'aller plus en profondeur et qu'on s'enquiert de ses activités, on heurte un mur. L'ACDI est un excellent exemple de cela, et ces observations valent aussi pour la SEE. L'un des principaux reproches fait à la SEE concerne le secret dont elle s'entoure.

Il s'agit d'une société d'État qui vit selon les règles applicables aux sociétés d'État. Elle obtient de l'aide et des garanties du gouvernement. En même temps, elle dit qu'elle agit comme une société privée et que, par conséquent, elle ne peut pas rendre compte au Parlement par souci de confidentialité à l'égard de ses clients. Lorsque l'ACDI rend compte au Parlement pour que les Canadiens sachent ce qu'elle essaie de faire, ce ne sont que des miettes. Elle ne donne pas de détails, seulement des généralités.

● (1705)

C'est pourquoi ces questions continuent d'être posées non seulement par l'opposition officielle, mais aussi par des Canadiens ordinaires qui veulent savoir comment fonctionnent ces sociétés. C'est le manque de transparence que nous critiquons. Maintes et maintes fois, nous avons soulevé des questions, et le conseil d'administration de la SEE est un exemple parfait de nominations politiques. Certains de ces gens ont une bonne expertise, mais, en général, ils ont des liens avec le parti au pouvoir, en l'occurrence le Parti libéral. Cette ingérence politique nuit à la capacité des fonctionnaires compétents qui travaillent à la SEE ou à l'ACDI de prendre des décisions.

Initiatives ministérielles

J'ai eu l'occasion de rencontrer beaucoup de personnes qui ont travaillé à l'ACDI et à la SEE. Elles semblent toutes unanimes à dire que les employés de ces organismes sont incapables de prendre ce qu'ils jugent être les bonnes décisions d'après leur expérience à cause de l'ingérence des personnes qui ont bénéficié de nominations politiques.

J'irais même jusqu'à dire que la SEE et l'ACDI sont en train de perdre graduellement toute leur pertinence dans le contexte de leurs mandats actuels. Je vais expliquer pourquoi.

Au fil des années, la SEE et l'ACDI ont accordé moult financements. Avons-nous observé une amélioration dans les pays en développement qui sont censés en avoir bénéficié? Non. Il y a quelque chose qui ne va pas. Il est temps d'envisager de donner à ces organismes un nouveau mandat, pour que leur rendement soit plus efficace.

Nous pourrions faire appel au savoir faire des dirigeants de la SEE, que j'ai d'ailleurs rencontrés et qui m'ont impressionné. Nous pourrions faire appel à l'expertise des ONG et des gens d'affaires pour leur permettre de travailler de concert avec l'ACDI et favoriser un apport massif d'investissements privés, ce que semblent souhaiter les gens d'affaires et les Canadiens. Nous créerions un contexte favorable aux investissements dans ces pays qui pourraient ainsi se développer.

Je ne parle ni d'infrastructures, ni de grands projets. J'ai visité l'Afrique en août dernier et j'en suis revenu un peu déçu. J'ai réfléchi à la façon dont nous pourrions, globalement, contribuer au développement des pays d'Afrique. Le G-8 devrait être saisi de l'Initiative Afrique. Je dois cependant rappeler que bon nombre de dirigeants de ces pays reconnaissent qu'il leur incombe de créer un contexte qui soit favorable à leur développement.

Lors de sa rencontre avec des homologues africains à Kampala en août dernier, le président ougandais Museveni a proposé la mise en oeuvre d'un programme en vertu duquel les pays feraient appel aux compagnies d'assurance pour assurer les entreprises qui investiraient sur leur territoire, de sorte que si ces entreprises devaient être nationalisées, ou que leur activité devait être perturbée par un conflit, leurs investissements seraient protégés.

Cette initiative est le fait de l'Afrique. La SEE a, entre autres missions, celle d'offrir ce type de garantie, mais ces pays africains ont pris les choses en main et ont annoncé qu'ils s'en chargeraient eux-mêmes.

● (1710)

Il est temps que la SEE repense sa stratégie. Il est temps que l'ACDI revoie sa stratégie. Je voudrais que ces organismes changent complètement de centres d'intérêt. J'hésite à dire que nous devrions peut-être avoir désormais un ministère. Je ne voudrais pas qu'il s'appelle l'ACDI en tant que tel, mais peut-être que EDC devrait relever de l'ACDI. Supprimons l'aspect unitaire de l'ACDI de telle sorte que cet organisme puisse mieux se concentrer sur les aspects qui intéressent les ONG et créons une autre division dont relèverait EDC.

Si l'on établissait une institution financière de développement au Canada, l'ACDI Inc. pourrait créer l'environnement ou le guichet unique pour les entreprises canadiennes. Cela permettrait aux entreprises de créer, en collaboration avec le secteur privé, une organisation déterminée à s'assurer que des investissements privés inondent ces pays afin de les aider et partant, d'aider les entreprises canadiennes.

Il est temps d'examiner ces choses, car nous les avons toutes essayées. Il y a eu l'aide de gouvernement à gouvernement. Cela n'a pas très bien fonctionné. Le FMI a accordé de l'aide. Cela n'a pas très bien fonctionné. Les citoyens de la plupart des pays n'aiment pas le FMI ni ses exigences. Nous avons essayé l'ACDI Inc. Nous avons essayé de donner de l'argent aux ONG, qui accomplissent un merveilleux travail. Toutefois, compte tenu de leur petite taille, elles ne sont pas très focalisées. C'est ainsi que les fonds qui leur sont accordés vont à des projets spécifiques et non au développement général du pays.

Dans l'ensemble, les ONG accomplissent un merveilleux travail. Nous avons essayé cela et investi là-dedans. C'est bien. Toutefois, nous en sommes désormais à un autre niveau. Nous devons envisager une autre façon d'aider. Voilà pourquoi je dis qu'il faudrait réexaminer tout le mandat d'EDC.

EDC devrait relever d'un autre ministère qui s'appellerait peut-être ACDI, mais qui aurait un autre mandat. Le mandat actuel devrait être annulé et il faudrait créer un autre organisme qui permettrait aux ONG d'être plus efficaces. Toutefois, il faudrait alors examiner la question de l'assurance, qui serait ainsi privatisée.

Je le répète, des pays reconnaissent cela et assument leurs responsabilités. J'ai également signalé que les dirigeants africains parlaient de cette question.

Nous pouvons ensuite parler du fait que les petites et moyennes entreprises ont cette possibilité de vendre leurs compétences de façon très efficace.

Nous avons besoin d'un système massif ou d'une idée pour voir comment nous pouvons effectuer ce transfert de fonds. On peut imaginer qu'il n'y aurait pas de problèmes avec de grandes infrastructures. Les pays ont besoin de grandes infrastructures. Cependant, je pense qu'en fin de compte, il convient de se demander maintenant comment nous pouvons revenir aux petites et moyennes entreprises.

Permettez-moi maintenant de parler du compte du Canada, qui est utilisé pour subventionner de grandes sociétés. Nous avons vu Bombardier obtenir ainsi de l'argent à des conditions favorables. D'une façon, on subventionne cette grande entreprise qui accumule d'énormes profits.

Permettez-moi également de dire que nous sommes très fiers de cette entreprise et de ses réalisations, de cette société qui vend de superbes avions de calibre mondial et qui vend du matériel roulant pour les chemins de fer. Cependant, ce qui pose un peu problème c'est lorsque Bombardier demande au gouvernement des cadeaux ou l'invite à subventionner la vente d'avions; les Canadiens se posent alors des questions. La même chose se produit avec Air Canada.

● (1715)

Nous n'aurions jamais pu imaginer qu'Air Canada puisse demander 3 ou 4 milliards de dollars parce que les Américains avaient obtenu une somme comparable. Comment cette société peut-elle lier ses activités aux entreprises américaines alors qu'elle détient 80 p. 100 du marché et un monopole au Canada? Je pense que cela a scandalisé beaucoup de Canadiens.

Revenons à la SEE, à la question de l'aide au développement et au rôle de la SEE pour ce qui est d'aider les entreprises canadiennes à exporter leurs produits. Si dans le cadre de ce nouveau système dont nous parlons, on n'utilise pas de deniers publics et la SEE fonctionne de façon normale, ce qui, selon moi, permettrait de réaliser des économies, on va alors aider des entreprises canadiennes qui sont très dynamiques. Je suis allé à l'étranger avec les intéressés. Je sais qu'ils sont extrêmement dynamiques, mais ils semblent contester la façon dont la SEE est établie à l'heure actuelle et cela s'applique également à l'ACDI. Ils constatent que l'environnement change et que ces grosses bureaucraties ne relèvent pas comme il se doit les défis qui se posent.

Nous pourrions privatiser le côté assurances de la SEE et laisser les compagnies d'assurance s'en occuper. Ce secteur s'est déjà plaint de la SEE car, en tant que société d'État, la SEE ne paie pas d'impôt. Non seulement elle ne paie pas d'impôt, mais elle ne paie pas non plus de dividendes à qui que ce soit. Elle n'a pas à se soucier d'actionnaires puisqu'elle est une société d'État. À qui doit-elle rendre des comptes? Même si ses résultats sont moins que satisfaisants, elle n'a de comptes à rendre à personne. Si elle était privatisée et si on l'examinait sous un autre angle, elle devrait alors au moins rendre des comptes et se montrer transparente envers le Parlement, envers ses actionnaires. La SEE est actuellement protégée des deux côtés.

Il me semble que la SEE se trouve dans l'une des situations les plus enviables dans le monde des affaires. Elle est protégée en n'étant pas transparente et elle n'a pas à rendre de comptes à des actionnaires parce que personne ne le lui demande. J'estime cependant qu'il est temps que la SEE évolue. Il est temps qu'elle se reconcentre. Il est temps que la SEE et le gouvernement cessent de penser et de fonctionner de la façon dont ils le font depuis 30 ans. Lorsque la SEE a subi son examen quinquennal de la part du ministre, j'étais alors le porte-parole de mon parti en matière de commerce international. J'ai examiné le rapport d'examen et, croyez-moi, je n'ai pas pu y trouver grand-chose. Nous avons étudié un rapport complet sur la SEE. Le gouvernement fédéral avait confié à la firme de consultants Gowling la tâche d'examiner toutes les activités de la SEE. Le rapport qui en avait résulté formulait d'excellentes suggestions, mais la SEE reste une institution peu progressiste et doit maintenant entrer dans le XXI^e siècle.

• (1720)

M. David Anderson (Cypress Hills—Grasslands, Alliance canadienne): Monsieur le Président, étant donné que le gouvernement a toujours essayé d'échapper à l'obligation de rendre des comptes et à celle d'informer le public de ce qu'il fait et vu qu'il s'est toujours immiscé dans les opérations des institutions financières du pays, lorsqu'on examine la structure d'EDC, on constate que cette société échappe dans une large mesure à tout examen détaillé. Le conseil dispose de pouvoirs considérables. Sa structure est telle qu'il n'a de comptes à rendre à personne et qu'il jouit d'une grande autorité.

Mon collègue pourrait-il nous dire si, étant donné les antécédents du gouvernement, il croit celui-ci capable de s'empêcher de manipuler cet organisme, de s'immiscer dans ses opérations et d'essayer de contrôler les choses à des fins politiques?

M. Deepak Obhrai: Monsieur le Président, cela ne fait aucun doute. Nous savons que les conseils d'administration de toutes les sociétés d'État servent à faire des nominations de favoritisme, même la Commission de l'immigration et du statut de réfugié dont le gouvernement devait se départir selon la ministre. Le gouvernement

Initiatives ministérielles

hésitait à le faire et il n'a pas pu le faire car il aide les libéraux défaits aux élections grâce à ces nominations.

Je suis d'accord avec le député. Même si je souhaiterais qu'il le fasse, le gouvernement n'a pas beaucoup changé sa façon de gérer les sociétés d'État car elles lui permettent de placer les amis du parti dans certains postes et de garder les troupes heureuses, aux dépens des contribuables canadiens.

Il est grand temps d'examiner la situation. Il est temps d'étudier le mandat d'EDC et d'éliminer ses opérations touchant les assurances. Je crois qu'elles ne sont plus pertinentes si j'en crois les derniers développements dont j'ai entendu parler. La SEE n'est pas satisfaite de son compte du Canada car le gouvernement s'ingère dans sa gestion à 100 p. 100 et elle n'y peut pas grand-chose, comme nous l'avons constaté dans le dossier de Bombardier.

Nous devons examiner dans quelles circonstances EDC serait la plus efficace. Je crois qu'en bout de ligne EDC serait plus efficace si nous réunissions toutes ces institutions en un tout que j'appellerais l'Agence canadienne de développement international, mais dont le mandat serait totalement différent.

• (1725)

M. Grant McNally (Dewdney—Alouette, PC/RD): Monsieur le Président, je reviens sur les observations générales de mon collègue pour m'arrêter sur deux points, qui ont été abordés par le député précédent, soit la responsabilité et l'ingérence politique.

Premièrement, sur la question de la responsabilité, comme mon collègue l'a mentionné, quand on en arrive à croire que des candidats défaits ou des copains du gouvernement sont nommés à des conseils d'administration, il importe peu que ces gens aient toutes les compétences requises. L'idée se répand simplement qu'ils sont nommés parce qu'ils ont des connaissances du côté ministériel. Je pense que cela nuit au gouvernement. Si ce dernier avait plus de transparence et s'il pouvait cesser d'entourer de secret les travaux de la SEE et de l'ACDI, comme mon collègue l'a mentionné, il s'en porterait mieux.

J'invite mon collègue à citer les exemples précis qu'il a pu découvrir en approfondissant la question, en étudiant les détails de cas d'ingérence politique ou de nominations politiques à divers conseils d'administration ayant participé à l'octroi de contrats gouvernementaux.

M. Deepak Obhrai: Monsieur le Président, je remercie mon collègue d'avoir soulevé une question qui préoccupe tant les Canadiens, en l'occurrence le recours par les libéraux aux conseils d'administration de sociétés d'État et aux commissions du statut de réfugié pour faire des nominations politiques et récompenser les amis du gouvernement.

Mon collègue a demandé des exemples. Au fil des ans, nous avons été témoins de plusieurs cas à la SEE et à la BDC. Il se rappelle sans doute le personnage mis en cause dans l'affaire du club de golf de Grand-Mère, en l'occurrence M. Carle, qui avait été nommé à la BDC. C'est ce monsieur qui a été mêlé à l'affaire de l'APEC lorsqu'il faisait partie du cabinet du premier ministre. Il a été nommé à la BDC.

Nombre d'exemples illustrent comment certaines personnes précédemment liées au gouvernement ont été associées à ces conseils d'administration.

Initiatives ministérielles

Ils sont peut-être très compétents et possèdent peut-être l'expertise recherchée, mais le problème vient du manque de clarté de la situation. Pourquoi cela ne se passe-t-il pas devant un comité du Parlement pour que les représentants du gouvernement et ceux de l'opposition puissent voter, comme c'est le cas aux États-Unis? Cela permettrait d'avoir entièrement confiance dans ces personnes parce que les candidats se présenteraient devant un comité constitué non seulement de libéraux mais aussi de membres de l'opposition. Il serait possible de poser des questions. Nous pourrions les mettre sur la sellette. Il est bien possible qu'ils aient les compétences nécessaires pour siéger à ces conseils.

Si nous procédions ainsi, cela donnerait confiance et montrerait que les dirigeants de ces organisations ont fait l'objet d'un processus de sélection rigoureux, comme c'est le cas dans nombre de sociétés indépendantes. Dans le secteur privé, les sociétés font appel à des agences de ressources humaines pour embaucher les meilleurs éléments. Dans notre cas, la meilleure façon de procéder serait de soumettre les candidats à l'examen d'un comité parlementaire. Nous espérons que le gouvernement tiendra compte de cette suggestion.

• (1730)

M. Jason Kenney (Calgary-Sud-Est, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je remercie le député de la circonscription de Calgary-Est, voisine de la mienne, pour ses observations qui témoignent d'une connaissance approfondie des questions touchant le commerce extérieur, l'expansion des exportations et le développement international. Mon collègue m'a aidé à mieux comprendre la question. Je sais qu'il consacre beaucoup de temps, à l'étranger, à étudier les projets canadiens d'aide et de commerce, comme en témoignent d'ailleurs ses observations.

Je rappelle que le projet de loi C-31 modifie la Loi sur l'expansion des exportations et d'autres lois en conséquence. Il délègue des pouvoirs aux comités créés par le conseil d'EDC et prévoit l'établissement d'une procédure d'évaluation environnementale pour les projets que la société d'État appuie.

Mes collègues de l'opposition officielle et moi-même nous posons depuis longtemps des questions fondamentales au sujet du fonctionnement de la société pour l'expansion des exportations. Nous partons de la prémisse que le secteur privé est un moyen plus efficace que le gouvernement ou des organismes gouvernementaux pour attribuer des capitaux rares. Nous reconnaissons la nécessité du financement et de l'assurance pour faciliter le commerce canadien à l'étranger. Le commerce étranger est un aspect essentiel de notre économie et il est absolument indispensable à notre croissance économique.

Le Canada est un pays exportateur net. Nous affichons un excédent courant d'environ 27 milliards de dollars par année. Autrement dit, nous exportons pour 27 milliards de dollars de plus de biens et services que nous n'en importons.

Il est urgent pour le Canada de poursuivre la croissance de ses exportations. Nous avons beaucoup à offrir au monde, non seulement sous forme de produits fabriqués au Canada mais également sous forme de services et produits qui permettent de nourrir des millions de personnes dans le monde et de fournir de l'équipement très attendu pour améliorer le niveau de vie dans les pays et les économies sous-développés.

Ce sont là autant de raisons pour lesquelles il est nécessaire d'aider les entreprises canadiennes qui font du commerce à l'étranger. Le commerce étranger peut parfois être difficile, il peut comporter des risques politiques. Nos compagnies qui pratiquent l'exportation peuvent avoir besoin d'assurances d'un type particulier. Parfois, il est

nécessaire d'avoir recours au financement pour permettre à des sociétés étrangères d'acheter des biens et services canadiens.

Je pense comme mes collègues que la plupart de ces fonctions pourraient être exécutées plus efficacement par le secteur privé. Maintenir en place une société comme la SEE, administrée par le gouvernement et appartenant au contribuable, qui fournit des services d'assurance et de financement de cette nature, c'est priver d'autant les marchés financiers canadiens et les compagnies d'assurance.

Ces compagnies assurent les mêmes services sur une base commerciale et sans faire courir de risques aux contribuables canadiens. Les compagnies privées canadiennes pourraient faire plus d'affaires au lieu que des sociétés d'État administrées par le gouvernement ne viennent leur en prendre.

Les sociétés d'État sont inévitablement sources d'abus et de manque de responsabilité. C'est on ne peut plus clair dans le cas du conseil d'administration de la Société pour l'expansion des exportations, qui sert souvent au conseil exécutif, au gouvernement, au cabinet et au premier ministre de voie de garage pour les amis des libéraux nommés là à titre de faveur.

D'autres députés, dont mon collègue de Calgary-Est, ont mentionné la nomination récente de Bernie Boudreau. Après avoir perdu les élections provinciales en Nouvelle-Écosse, Bernie Boudreau a été nommé au Sénat, ce qui lui a permis d'accéder au Cabinet, et puis il a perdu les élections fédérales. En signe de récompense pour avoir perdu deux élections, il a été nommé au conseil d'administration de la SEE. C'était sa principale qualification.

• (1735)

Jamais il n'aurait été nommé au conseil d'administration d'une compagnie d'assurance privée, d'une société de capital à risque, ou une banque fournissant les mêmes services dans le secteur privé. Le critère de ces compagnies n'est pas la capacité de perdre les élections pour le bon parti, mais sur la capacité démontrée de gérer et de générer des profits et des dividendes pour les actionnaires. C'est de cela dont nous avons besoin pour les services assurés maintenant par la Société pour l'expansion des exportations.

Je viens de croiser mon ami, le leader du gouvernement à la Chambre, et cela m'a rappelé les principes que faisaient valoir les libéraux en ce qui concerne le favoritisme. Ils étaient très élevés entre 1984 et 1993. Je me rappelle que, jeune libéral, je recevais des envois postaux de celui qui occupe désormais le poste de leader du gouvernement à la Chambre. À chaque année, entre 1984 et 1993, il a diffusé ce qu'il était convenu d'appeler le livre noir sur le favoritisme des conservateurs. C'était une liste exhaustive de toutes les horribles nominations politiques effectuées par le gouvernement conservateur de l'époque.

En réalité, il y avait une orgie de favoritisme à cette époque, mais c'est le leader actuel du gouvernement à la Chambre qui a manifesté le plus d'indignation à ce sujet et qui a dit que si jamais le Parti libéral venait de nouveau à former le gouvernement, il ne se livrerait jamais à un tel favoritisme, un favoritisme dont nous sommes chaque jour témoins à l'occasion de nominations à des conseils comme celui de la SEE.

Initiatives ministérielles

Je prie mes collègues d'en face, lorsqu'ils se penchent sur le contrôle exercé par le gouvernement sur des organismes comme la SEE, d'envisager la possibilité de faire preuve de cohérence par rapport à leur discours. Peut-être devraient-ils appliquer les principes dont ils faisaient part aux Canadiens entre 1984 et 1993 au sujet du favoritisme. Peut-être devraient-ils tenir compte de notre critique constructive et absolument non partisane selon laquelle bon nombre des fonctions de la SEE pourraient être exécutées avec beaucoup plus d'efficacité dans le secteur privé.

Comme mon collègue de Calgary-Est l'a souligné, la SEE exerce deux fonctions fondamentales: l'une se déroule dans le cadre du compte de la société et comprend des mesures comme offrir du financement, de l'assurance et des garanties à l'exportation qui sont financées principalement en empruntant sur les marchés financiers intérieurs et internationaux.

Deuxièmement, il y a le Compte du Canada, qui donne au gouvernement les moyens et le pouvoir d'appuyer des exportations canadiennes ne répondant pas au critère normal de gestion prudente du risque de la SEE. C'est une autre façon de dire que des sociétés finançant des ententes qui ne satisferait normalement pas aux critères commerciaux peuvent obtenir des fonds du Compte du Canada. Il s'agit parfois de très grandes sociétés qui reçoivent des centaines de millions de dollars venant des poches des contribuables canadiens.

À mon avis, la majorité des services dispensés par la SEE, comme l'assurance et le financement à court et à moyen termes des exportations, devraient être confiés au secteur privé. Le reste de la SEE pourrait devenir une division du MAECI.

Mon collègue de Calgary-Est propose d'établir des liens avec certaines fonctions de l'ACDI, l'Agence canadienne de développement international. Ces fonctions pourraient relever directement du Parlement au lieu de s'articuler autour d'un lien très indirect par l'entremise d'une société d'État.

La nouvelle division des exportations pourrait occasionnellement offrir des garanties d'emprunt et d'autres services dépassant le mandat des sociétés privées, comme des assurances de longue durée, des assurances contre les risques politiques et des assurances à primes peu élevées. Elle pourrait aussi appuyer des projets qui ne sont pas rentables du point de vue commercial, mais qui pourraient être dans l'intérêt national.

Je reconnais qu'il y a de temps à autres des projets qui ont besoin d'un financement non commercial et que pour des raisons stratégiques d'intérêt national et pas seulement pour des raisons économiques, le Canada doit être présent dans les économies étrangères.

Pour ces raisons, l'Alliance canadienne serait prête à appuyer ce genre de financement dans le cadre de notre mandat d'aide internationale. Toutefois, nous pourrions le faire avec une plus grande responsabilité parlementaire tout en laissant les secteurs plus commerciaux de la SEE oeuvrer dans le secteur privé comme ils se doivent de le faire.

D'ici ce qu'on adopte des modifications de ce genre qui permettraient d'accroître le niveau de responsabilité, de réduire les risques des contribuables et de permettre à des fonctions qui pourraient être attribuées au secteur privé de l'être, mes collègues de l'opposition officielle et moi ne sommes pas prêts à appuyer les changements proposés à la Loi sur l'expansion des exportations parce qu'ils ne portent pas sur les problèmes fondamentaux de cette société d'État.

● (1740)

Nous vivons à une époque de grande incertitude tant au niveau fiscal qu'économique. La Banque de Nouvelle-Écosse a fait savoir vendredi que le gouvernement enregistrerait un déficit de 5 milliards de dollars au cours de l'exercice 2002-2003.

Nous sommes presque incontestablement en récession. Le ministre des Finances m'accusera certainement d'être alarmiste, comme tous ceux qui utilisent ce mot, mais ça me semble inévitable. Nous avons enregistré une croissance économique négative au cours des deux premiers mois du troisième trimestre cette année. Il semble inévitable que compte tenu des événements du 11 septembre et des conséquences économiques qu'ils entraîneront, la croissance économique sera également négative à la fin du troisième trimestre et au début du quatrième.

Une croissance négative pendant deux trimestres consécutifs correspond à une période de récession. Malheureusement, il n'est pas seulement plausible, mais presque inévitable que nous nous retrouvions dans cette position. Tout cela aura des répercussions négatives sur la position fiscale du gouvernement. Cela signifie que les revenus baisseront et que les soit-disant stabilisateurs automatiques et les dépenses sociales augmenteront.

Tout cela nous amène à une position voisine du déficit, surtout parce que le gouvernement augmente ses dépenses de programmes à un niveau qui dépasse de beaucoup le niveau de croissance de l'économie, de l'inflation et de la population.

Pourquoi est-ce que je dis cela? Je le dis parce que le Parlement et le gouvernement sont de nouveau confrontés à des choix difficiles. Comme le ministre des Finances l'a dit il y a trois ans, nous ne pouvons jamais plus nous permettre des déficits, quoi qu'il advienne. Je lui ai demandé vendredi dernier s'il prendrait de nouveau cet engagement. De toute évidence, il ne l'a pas fait.

Il est absolument impératif d'investir davantage de ressources dans des organismes chargés d'assurer la sécurité nationale, comme le ministère de la Défense nationale, la GRC, le SCRS, les douanes et les contrôles à la frontière, la garde côtière et le rétablissement de la police portuaire. Tout cela coûtera sans doute plusieurs milliards de dollars. Si on tient compte de l'imminente récession et des fortes pressions de dépenses que le gouvernement exerce sur les contribuables pour divers programmes discrétionnaires, les dépenses consacrées à la sécurité nationale constitueront un fardeau supplémentaire qui nécessitera des décisions difficiles et ne visant qu'un objectif.

Il faudra donc liquider des actifs comme certaines sociétés d'État. Il faudra privatiser des fonctions qui sont maintenant exercées par des organismes gouvernementaux et des sociétés d'État et qui pourraient être exercées plus efficacement par le secteur privé. Telles sont certaines des décisions que nous devons prendre pour éviter un déficit. Notre argument en faveur de la privatisation partielle d'EDC est plus important que jamais parce que nous risquons un déficit.

Nous recommandons au gouvernement de refaire ses devoirs relativement à EDC, d'examiner de quelle manière les fonctions de celle-ci pourraient être confiées au secteur privé, épargnant ainsi aux contribuables le risque de perdre des centaines de millions de dollars et préparant le pays à certains choix difficiles qui nous attendent dans un proche avenir.

Initiatives ministérielles

M. Roy Cullen (Etobicoke-Nord, Lib.): Monsieur le Président, le député de Calgary-Sud-Est s'en tient toujours aux solutions simplistes: le marché fait tout et les gouvernements n'ont pas à intervenir. Non sans désinvolture, il dit comprendre que les entreprises puissent avoir besoin d'assurance et de financement pour exploiter les marchés d'exportation. Quelle bienveillance!

En réalité, l'an dernier, des exportations de 45 milliards de dollars ont été rendues possibles par les services de financement de la SEE. Le secteur privé pourrait-il jouer ce rôle? Le rôle de la SEE est justement d'intervenir lorsque le secteur privé refuse de le faire et de fournir le financement ou l'assurance nécessaires pour livrer concurrence sur ces marchés. Voici un exemple.

Une entreprise de ma circonscription, celle d'Etobicoke-Nord, est en train de réaliser des travaux importants aux États-Unis. Elle n'a pu obtenir de cautionnement sur les marchés canadiens, car nous n'avons pas la diversité, la richesse, la taille, l'amplitude des marchés pour relever certains de ces défis. Elle a obtenu un cautionnement de bonne exécution en travaillant avec la SEE et le Corporation commerciale canadienne. Cette entreprise connaît une croissance fulgurante. Elle est maintenant implantée sur le marché américain et va de succès en succès. C'est grâce au soutien de la SEE et de la Corporation commerciale canadienne qu'elle a pu conclure ce marché.

N'allons pas conclure qu'il ne faut pas exiger des comptes de la SEE ni l'empêcher d'évincer le secteur privé. Nous parlons ici de situations marginales. Nous sommes loin de vaste généralisation à laquelle le député d'en face voudrait nous faire croire, réclamant que la SEE se retire complètement et laisse ces activités au secteur privé. Considérons les faits: le marché ne répond pas toujours comme le député rêve qu'il le fasse. Le marché a ses faiblesses et il appartient à l'État d'intervenir lorsque le marché ne joue pas son rôle.

La SEE et la Corporation commerciale canadienne servent très bien notre pays. Elles lui assurent des services exceptionnels. Pour ma part, je veux les soutenir. J'appuierai donc le projet de loi. J'invite le député de Calgary-Sud-Est à laisser tomber son parti pris idéologique et à considérer les faits, car cette société d'État soutient l'entreprise canadienne et aide à créer des emplois au Canada.

• (1745)

M. Jason Kenney: Monsieur le Président, je suis ravi de l'intervention de mon collègue, car il est évident qu'un député libéral sort perdant d'un échange lorsqu'il déforme le point de vue de son adversaire, comme nous venons de l'entendre. Il s'agissait d'un effort délibéré pour déformer mon point de vue, ou alors, il n'écoutait tout simplement pas.

J'ai dit on ne peut plus clairement que mes collègues et moi croyons que certaines formes d'aide gouvernementale sont appropriées, mais limitées, en ce qui concerne nos objectifs d'aide au développement international, dans le cadre de nos objectifs stratégiques généraux. Ce rôle est limité, mais les fonctions actuelles de la SEE qui pourraient être exercées par le secteur privé devraient l'être. C'est fort simple.

Bien sûr, chaque fois qu'un député conservateur fait valoir un argument de ce genre, un député libéral ou socialiste prend le mors aux dents et laisse entendre que nous préconisons l'élimination de l'État et une sorte d'État de type veilleur de nuit, ce qui constitue une déformation absurde, risible et ridicule de notre point de vue. Notre point de vue est simple: tout au long de l'Histoire, le marché dans notre pays et, en général, dans tous les autres pays du monde, produisent systématiquement plus de richesses et obtiennent invariablement de meilleurs résultats à des coûts moins élevés,

rehaussant ainsi la qualité de vie, ce que l'État ne fait pas. C'est un principe fondamental qui ne saurait être contesté.

Je veux tout simplement dire que, à notre avis, les sociétés qui ont besoin d'un financement et d'une assurance les trouveront dans le secteur privé. Le député a dit que des exportations de 45 milliards de dollars ont été réalisées en raison de l'intervention du gouvernement. Quelles foutaises. Le député a parlé de simplisme. S'il croit vraiment cela, il n'a absolument aucune notion des principes d'économie. Il faut parler de risque moral. Toute société qui vaut quelque chose demandera des fonds au gouvernement pour faire des exportations qu'elle ferait de toute façon sans ce financement.

Il faut se demander quels sont les coûts de renonciation. Combien de sociétés consacrent un temps énorme à remplir d'innombrables formulaires et à transformer leur entreprise d'exportation pour satisfaire la SEE et obtenir des fonds du gouvernement? D'énormes coûts de renonciation sont associés à tout programme d'aide gouvernementale de ce genre.

Je dirai simplement au député que cela ressemble aux missions gouvernementales d'Équipe Canada. Elles se rendent à l'étranger en déployant un grand spectacle. On dit aux sociétés qui signeraient des accords de toute façon d'initialiser des protocoles d'entente lorsque le premier ministre se trouve sur les lieux. Ensuite, le gouvernement dit que le premier ministre a créé de nouveaux marchés de 5 à 10 milliards de dollars dans la région. C'est tout à fait absurde. Le commerce se fait malgré l'intervention du gouvernement, non en raison de lui.

• (1750)

M. Deepak Obhrai (Calgary-Est, Alliance canadienne): Monsieur le Président, mon collègue a parlé de la récession qui se profile à l'horizon. Il a montré en gros plan les nuages noirs qui pourraient obscurcir notre ciel. Pour ce qui est de la SEE, le système du commerce international subit des pressions énormes en raison des événements qui ont eu lieu. Nul besoin d'être sorcier pour dire que le commerce international a été touché dans une certaine mesure, et il se trouve que la SEE est partie de ce marché.

Le député ne croit-il pas que dans peu de temps la SEE ne pourra pas remplir son mandat et qu'il est d'autant plus urgent de revoir ce mandat ?

M. Jason Kenney: Monsieur le Président, le député soulève un point fort important. Comme je l'ai indiqué, l'économie nationale et internationale est complètement différente de ce qu'elle était il y a un an, voire il y a six mois. Selon moi, nous sommes plongés à n'en pas douter dans une récession nationale et dans une profonde récession internationale. Un des signes en est et continuera d'être la réduction des échanges commerciaux, tant des exportations que des importations, pour le Canada et pour nombre d'autres pays. Voilà une occasion à saisir afin d'examiner notre politique commerciale, particulièrement le rôle de la SEE.

Depuis quelque temps, le gouvernement et certains ministres se montrent disposés à oublier le statu quo et les anciennes façons de faire. J'invite le gouvernement à adopter une attitude d'ouverture à l'égard du changement, de la réforme, du marché libre, même si cela ne convient pas à son idéologie de temps à autre. L'enjeu est énorme.

Initiatives ministérielles

Le gouvernement devrait voir si les fonctions de la SEE ne pourraient pas être confiées au secteur privé, qui s'en trouverait peut-être mieux servi ainsi. Cela aiderait nos sociétés exportatrices dans la période d'incertitude que nous vivons à l'échelle mondiale.

M. Brian Fitzpatrick (Prince Albert, Alliance canadienne): Monsieur le Président, en 1979, quelques adolescents ont démarré aux États-Unis une entreprise qui, aujourd'hui, est sur le point de devenir l'entreprise jouissant de la plus forte capitalisation dans le monde. Essentiellement, ces jeunes ont réussi sans le moindre appui gouvernemental.

Je suis persuadé que le marché peut, à long terme, séparer le bon grain de l'ivraie. J'ai entendu mon collègue d'en face nous tenir un long baratin sur la capacité du gouvernement de faire de l'excellent boulot dans le domaine. Où le gouvernement puise-t-il la clairvoyance nécessaire pour déterminer quels seront les gagnants et quels seront les perdants? Je ne partage pas l'enthousiasme du député à cet égard et, plus je passe de temps ici, plus mon enthousiasme s'étiolle.

Je suis curieux d'entendre le député de Calgary nous expliquer comment le gouvernement fera pour déterminer quels seront les gagnants et quels seront les perdants sur le marché.

M. Jason Kenney: Monsieur le Président, je partage le scepticisme de mon éminent collègue.

Notre expérience de l'intervention du gouvernement sur les marchés est des plus parlantes. Il ne s'agit pas d'une interprétation subjective. Il suffit de voir ce que sont devenues les perspectives économiques des régions et des entreprises qui ont été le plus fortement subventionnées au Canada. Il nous suffit de voir comment les choses se passent dans les pays où l'interventionnisme gouvernemental est à son plus fort et d'observer ce qu'il est advenu de la croissance et du niveau de vie de ces derniers. L'expérience nous enseigne que la liberté et les marchés libres favorisent une meilleure répartition des ressources pour améliorer le niveau de vie des populations, que lorsque les gouvernements et leurs administrations s'en chargent eux-mêmes.

[Français]

Le vice-président: La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote.

Le vice-président: Le vote porte sur la motion principale. Plait-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le vice-président: Que tous ceux qui appuient la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le vice-président: Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

Le vice-président: A mon avis, les oui l'emportent.

Et plus de cinq députés s'étant levés:

Le vice-président: Convoquez les députés.

Et la sonnerie s'étant arrêtée:

• (1755)

Le vice-président: Le vote par appel nominal sur la motion est différé jusqu'à demain, le mardi 2 octobre, à la fin des ordres émanant du gouvernement.

[Traduction]

LOI SUR LE SERVICE ADMINISTRATIF DES TRIBUNAUX JUDICIAIRES

L'hon. Hedy Fry (au nom du ministre de la Justice) propose: Que le projet de loi C-30, Loi portant création d'un service administratif pour la Cour d'appel fédérale, la Cour fédérale, la Cour d'appel de la cour martiale et la Cour canadienne de l'impôt et modifiant la Loi sur la Cour fédérale, la Loi sur la Cour canadienne de l'impôt, la Loi sur les juges et d'autres lois en conséquence, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

M. Stephen Owen (secrétaire parlementaire du ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de lancer le débat de deuxième lecture sur le projet de loi C-30, Loi portant création d'un service administratif pour la Cour d'appel fédérale, la Cour fédérale, la Cour d'appel de la cour martiale et la Cour canadienne de l'impôt.

Le principal objectif de ce projet de loi est d'accroître l'efficacité et l'efficacité de l'administration de la Cour fédérale du Canada et de la Cour canadienne de l'impôt. De plus, ce qui est tout aussi important, ces modifications visent à respecter la pleine indépendance des tribunaux et à assurer les normes élevées de justice que les Canadiens en sont venus à attendre de ces tribunaux.

Il est établi dans notre Constitution que la responsabilité et les pouvoirs liés à l'administration des tribunaux sont partagés entre la magistrature et le gouvernement. D'une part, c'est au gouvernement qu'il incombe de fournir les ressources nécessaires à l'appui des fonctions des tribunaux et de rendre des comptes publiquement à cet égard.

D'autre part, les juges en chef sont responsables de l'administration efficace des tribunaux en ce qui a trait à la fonction judiciaire. La Constitution exige que les tribunaux jouissent d'un niveau établi d'indépendance institutionnelle ou administrative.

Dans l'arrêt faisant autorité en matière d'indépendance judiciaire, *Valente c. la Reine*, la Cour suprême du Canada a précisé que l'indépendance institutionnelle exigeait que la magistrature soit maître de toutes les questions touchant directement à la fonction judiciaire.

Je suis convaincu que la structure administrative proposée dans le projet de loi C-30 crée l'équilibre nécessaire entre l'indépendance judiciaire et la responsabilité financière à l'égard de l'utilisation des fonds publics d'une manière qui satisfait aux critères établis dans l'arrêt *Valente* ou qui dépasse ces critères. J'ajouterais que les tribunaux ont reconnu que la structure proposée satisfaisait aux critères constitutionnels relatifs à l'indépendance institutionnelle.

Initiatives ministérielles

J'aimerais souligner toutefois que ce n'est pas uniquement l'objectif constitutionnel, mais également et de façon tout aussi importante l'existence des responsabilités partagées pour l'administration des tribunaux qui a mené à la structure proposée de service administratif pour les tribunaux. Entre les deux extrêmes de leur autorité respective et de leur responsabilité, il existe toute une zone opérationnelle et politique dans laquelle le gouvernement comme le pouvoir judiciaire ont un intérêt et peuvent jouer un rôle.

Les réformes qui ont donné lieu à la préparation de ce projet de loi ont vu le jour par suite des besoins reconnus en vue d'un partenariat entre le gouvernement et le pouvoir judiciaire dans ce domaine. Ces réformes ne visaient pas à modifier le rôle des juges en chef quant à l'administration de leur tribunal. Elles visaient plutôt à tirer profit des forces existantes pour accroître l'efficacité grâce à un service administratif consolidé sous la direction d'un seul haut fonctionnaire d'expérience.

Le service administratif proposé a été mis sur pied en partie par suite des préoccupations portant sur l'efficacité qui ont été soulevées en 1997 par l'ancien vérificateur général relativement à l'administration de la Cour fédérale et de la Cour canadienne de l'impôt.

Le gouvernement et les tribunaux ont ensemble reconnu qu'il était possible de répondre aux préoccupations du vérificateur général sans réduire l'indépendance essentielle des tribunaux ni la haute qualité de la justice qu'ils se sont engagés à assurer. On a cru possible d'assurer le succès de l'entreprise en mettant sur pied une structure administrative avec la participation et la collaboration du système judiciaire.

C'est pour cette raison que le modèle proposé a été élaboré en étroite collaboration avec la Cour fédérale, la Cour de l'impôt et la Cour d'appel de la cour martiale. Nous nous sommes enquis de l'opinion et des idées des juges en chef tout au long du processus, en ce qui concerne tant la structure générale que sa mise en oeuvre technique.

Je suis donc heureux de pouvoir dire aux députés aujourd'hui que le nouveau Service administratif des tribunaux judiciaires dont la création est ici proposée a l'appui et le soutien inconditionnels des tribunaux. Je suis également heureux d'annoncer que l'ex-vérificateur général a aussi exprimé sa satisfaction et qu'il appuie les réformes proposées.

Je signale que l'ex-vérificateur général avait recommandé la fusion complète de la Cour fédérale et de la Cour canadienne de l'impôt pour venir à bout de l'inefficacité administrative qu'il avait décelée. Cependant, après un examen en profondeur de toutes les recommandations de l'ex-vérificateur général, le gouvernement a décidé de ne pas procéder à la fusion complète des tribunaux et a préféré ne consolider que les administrations.

La Cour fédérale et la Cour de l'impôt sont des institutions nationales bien établies et respectées qui, de manière distincte et avec compétence, s'acquittent de fonctions nécessaires et importantes. Le gouvernement croit que la structure générale des deux tribunaux est foncièrement valable et que le service administratif consolidé des tribunaux judiciaires dont on propose la création serait conforme aux objectifs du vérificateur général, qui souhaitait une amélioration de la coordination et de l'efficacité générale.

Je suis heureux de dire qu'à la suite du dépôt du projet de loi C-40, le prédécesseur du projet de loi C-30, le vérificateur général de l'époque s'était dit satisfait de cette approche.

● (1800)

Dans une lettre envoyée à la ministre de la Justice le 26 juin 2000, l'ancien vérificateur général a écrit:

Nous sommes heureux que le projet de loi proposé reflète les recommandations clés de notre rapport d'avril 1997 au ministre de la Justice. [...] Si elles sont bien mises en oeuvre, les mesures proposées devraient améliorer de façon marquée l'efficacité et la reddition de comptes ainsi que les services administratifs fournis aux tribunaux tout en maintenant l'indépendance de la magistrature.

Nous sommes persuadés que le nouveau Service administratif des tribunaux judiciaires fournira le cadre administratif solide et cohérent qui est nécessaire pour garantir l'utilisation efficace des ressources publiques.

En plus de regrouper les services administratifs actuels des deux cours en un seul service administratif, le projet de loi C-30 renferme deux autres réformes structurelles importantes: tout d'abord, la création d'une Cour d'appel fédérale distincte et ensuite, un changement de statut de la Cour canadienne de l'impôt pour qu'elle devienne une cour supérieure. Je voudrais tout d'abord donner plus de détails sur les propositions touchant l'administration des cours et expliquer ensuite l'objectif des deux dernières propositions.

Je le répète, la modification structurelle la plus importante contenue dans le projet de loi est le regroupement des services administratifs actuels des deux cours en un seul service. Ce service répondrait aux besoins administratifs de la Cour fédérale, de la Cour canadienne de l'impôt et de la Cour d'appel de la Cour martiale. Cela supposerait une gestion commune de tous les aspects de l'administration, y compris les installations des cours, les greffes et les services connexes, comme les services immobiliers et les services de gestion communs.

Le projet de loi prévoit que le Service administratif des tribunaux judiciaires sera dirigé par un administrateur en chef. Ce haut fonctionnaire d'expérience, nommé par le gouverneur en conseil, va rendre des comptes au Parlement pour toutes les questions administratives touchant les tribunaux. Le projet de loi dit expressément que le pouvoir judiciaire continuera d'être responsable de toutes les questions touchant les fonctions judiciaires.

Je le répète, cette structure prévoit une collaboration régulière et permanente entre les juges en chef et l'administrateur en chef dans leurs domaines d'intérêt et de responsabilité partagés. Des consultations régulières avec les juges en chef et les autres juges feront sans aucun doute partie du mode de fonctionnement régulier. Il convient de noter que le projet de loi exige de façon expresse que l'administrateur en chef consulte les juges en chef lorsqu'il prend les décisions touchant l'établissement et le fonctionnement de greffes et qu'il prépare des présentations budgétaires.

Même si on s'attend à ce que le pouvoir judiciaire et l'administrateur en chef essaient de parvenir à des consensus en ce qui concerne toutes les décisions importantes touchant le fonctionnement efficace des tribunaux, il peut arriver des cas où leurs points de vue respectifs diffèrent suffisamment pour qu'une décision finale doive être prise. Dans de tels cas, ce qui devrait être rare, le projet de loi prévoit que les juges en chef ont le pouvoir aux termes de la loi de donner des directives écrites exécutoires à l'administrateur en chef sur toute question relevant de sa compétence.

Initiatives ministérielles

Je veux prendre ici le temps de faire valoir un point qui peut sembler évident. Le service administratif des tribunaux proposé et toutes les questions concernant l'administration des tribunaux demeureraient assujettis au même cadre légal et statutaire que les autres institutions fédérales, y compris le processus budgétaire, la Loi sur la gestion des finances publiques et les lois sur l'emploi dans la fonction publique pertinentes. Toute directive qu'un juge en chef donnerait à un administrateur principal conformément à cette proposition devrait être conforme à ce cadre.

Le service administratif des tribunaux sera indépendant du gouvernement, comme il se doit. Toutefois, le projet de loi prévoit aussi une meilleure reddition de comptes, notamment au Parlement, tant pour l'efficacité administrative que pour une utilisation honnête des ressources publiques.

L'administrateur principal serait tenu de faire rapport chaque année au Parlement sur l'administration du tribunal et comparaitrait devant des comités parlementaires pour répondre à des questions sur le budget du tribunal. En assumant son devoir de rendre des comptes sur tous les aspects de l'administration du tribunal, l'administrateur principal serait libre de publier dans son rapport annuel toute directive écrite des juges en chef. En outre, l'administrateur principal pourrait recourir aux directives écrites dans toute comparution devant des comités parlementaires.

Tels sont les principaux éléments du service administratif des tribunaux proposé. La structure proposée a l'appui de tous les tribunaux touchés aussi bien que de l'ancien vérificateur général.

Le deuxième élément de la réforme proposée dans le projet de loi modifiera la relation structurelle entre la Section de première instance de la Cour fédérale et la Cour d'appel fédérale. La réforme vise à clarifier les rôles des juges en chef du tribunal de première instance et de la cour d'appel, et à garantir l'administration la plus efficiente des affaires de chacune de ces deux instances.

À l'heure actuelle, la cour d'appel et le tribunal de première instance sont deux sections de la même cour, sous la direction générale du juge en chef. Le projet de loi créera deux cours distinctes. L'actuel juge en chef demeurera à la tête de la cour fédérale, et s'occupera de la gestion des affaires judiciaires de la cour d'appel. L'actuel juge en chef adjoint de la Section de première instance deviendra juge en chef du tribunal de première instance, qui sera alors une entité séparée, et il s'occupera de sa gestion générale. Cette structure est la norme dans la plupart des cours supérieures provinciales.

• (1805)

Le dernier élément clé de la réforme consiste à conférer à la Cour canadienne de l'impôt le statut de cour supérieure. Ce changement de statut vise à reconnaître la Cour canadienne de l'impôt comme une institution respectée qui offre un service exemplaire aux Canadiens. Le statut de cour supérieure fera de la Cour de l'impôt un partenaire égal, au même titre que les trois autres cours, dans la nouvelle administration collective.

Je souligne que ce changement de statut n'augmentera pas le traitement ou les pouvoirs des juges de la Cour canadienne de l'impôt. Ceux-ci ont déjà un salaire et des avantages équivalents à ceux de leurs homologues de la Cour supérieure. L'attribution du statut de cour supérieure à la Cour de l'impôt a aussi pour but de soutenir et de renforcer les objectifs administratifs des changements structurels. La Cour ne cherche pas à apporter, par ces réformes, des changements importants aux compétences actuelles et aux pouvoirs réparateurs de la Cour canadienne de l'impôt.

Je suis convaincu que ces réformes recevront l'appui général de tous ceux qui s'adressent à la Cour fédérale et à la Cour canadienne de l'impôt. En créant un seul cadre administratif, comme je viens de le décrire, on pourra apporter des améliorations au plan administratif, garantir une plus grande efficacité et maintenir le haut niveau de qualité de l'administration de la justice que les Canadiens attendent de ces institutions nationales importantes.

Je recommande à l'étude du Parlement ce projet de loi présenté par le gouvernement.

M. Brian Fitzpatrick (Prince Albert, Alliance canadienne): Monsieur le Président, quel est l'objet du projet de loi C-30? Cette mesure très simple, qui compte 94 pages, porte création d'un service administratif pour la Cour d'appel fédérale, la Cour fédérale, la Cour d'appel de la cour martiale et la Cour canadienne de l'impôt.

Quels avantages offre le projet de loi C-30? Le vérificateur général a dit qu'un de ses avantages concerne les économies qu'il permettra de réaliser s'il est adopté. Le député a parlé de l'indépendance des services administratifs du système judiciaire comme une des raisons pour adopter le projet de loi. Je ne suis pas certain de comprendre en quoi cela concerne l'indépendance du pouvoir judiciaire.

Un troisième avantage du projet de loi est qu'il contribuera à assurer une plus grande efficacité du système judiciaire, bien que cela comportera des coûts. On peut présumer que la mise en oeuvre de ce régime administratif permettra de réaliser des économies de coûts. Mais le regroupement de toutes les cours dans un seul système administratif entraînera-t-il des mises à pied? La mise en place d'un système administratif unique permettra-t-elle de réaliser des économies de main-d'oeuvre?

Y aura-t-il des locaux vides dans la fonction publique à cause du regroupement? Y aura-t-il moins de paperasse? Qui gèrera ce changement et qui déterminera si nous obtenons les résultats annoncés par le gouvernement? Je ne vois pas en quoi les greffiers et autres personnes qui travaillent dans le système judiciaire ont quelque chose à voir avec la question d'une plus grande indépendance du pouvoir judiciaire. Qui évaluera les résultats afin de voir s'ils justifient tout le temps et toute l'énergie dépensés?

Ce modeste projet de loi vise quelque 54 lois, et tout cela pour économiser quelques dollars et assurer une plus grande efficacité. Combien de temps les avocats du ministère de la Justice ont-ils pris pour choisir les 54 lois touchées par cette modification législative mineure? Combien d'heures de travail ont-ils consacrées à cette tâche? Combien d'heures exigera la mise en oeuvre intégrale de ce projet de loi?

S'il y a 1 000 exemplaires d'une loi dont le gouvernement a besoin pour s'acquitter de ses fonctions touchant 54 lois dans les deux langues officielles et les règlements qui les accompagnent, cela pourrait représenter environ 2 millions de feuilles. Pourtant, le gouvernement dit qu'il est en faveur de l'environnement et qu'il ne va pas gaspiller de ressources.

Qui va vérifier la qualité de ce système administratif? Nous nous sommes donné tout le mal de faire des retouches au projet de loi. Quelqu'un est-il chargé de vérifier si notre système judiciaire va donner des améliorations de la qualité?

Initiatives ministérielles

On trouve hors du système judiciaire plein de gens ayant d'innombrables plaintes à formuler au sujet de ce dernier ou du fait que l'on était incapable de répondre à leurs besoins lorsqu'ils s'adressaient à la justice. Le projet de loi comprend-il un mécanisme servant à mesurer les améliorations de la qualité dans la prestation de nos services judiciaires?

Les libéraux croient que s'il y a un problème, ils n'ont qu'à demander au ministère de la Justice de fabriquer une autre loi et d'ordonner que l'on aboutisse à un résultat. Je suis convaincu que le gouvernement pense qu'il pourrait faire japper les chats s'il réussissait à convaincre le ministère de la Justice de s'attaquer à cette question. Tous les chats du Canada se mettraient à japper dès que le gouvernement adopterait le projet de loi à la Chambre et l'enverrait ensuite au Sénat pour qu'il obtienne la sanction voulue.

● (1810)

C'est ce qui m'agace dans ce projet de loi. C'est une réaction spontanée visant à regrouper les services administratifs en partant de l'hypothèse qu'il s'en dégagera toutes sortes d'avantages. Je serais très surpris qu'il en résulte quoi que ce soit de concret.

Le gouvernement a tendance à croire que si les choses peuvent être centralisées et regroupées, elles se dérouleront mieux. Depuis 125 ans, il gère les services offerts aux autochtones du pays à partir d'un ministère centralisé à Ottawa. Cela a-t-il donné quelque chose de positif? Il y a de la dépendance à l'égard de l'assistance sociale, de la pauvreté, et beaucoup de problèmes qui nous déplaisent. C'est là la façon du gouvernement de régler les choses.

Le gouvernement a dit qu'il serait sage qu'il gère notre régime de pension afin de garantir des prestations de retraite aux Canadiens. Que constatons-nous au bout de 30 ans? Nous avons un ensemble très mince d'avantages sociaux par rapport aux sommes que nous avons versées. Nous avons un énorme élément de passif éventuel. Nous imposons d'énormes frais supplémentaires à d'autres personnes pour assurer le fonctionnement du régime.

J'aime bien le ministère des Pêches et des Océans. Le gouvernement gère ce ministère depuis longtemps. Si j'examine de près la situation des pêches, je constate qu'elles ont presque disparu dans le Canada atlantique et que les pêches de la Colombie-Britannique ne sont pas loin de l'extinction. Il y probablement plus d'employés au ministère des Pêches et des Océans qu'il y a de pêcheurs au pays.

Les libéraux croient profondément que, s'ils peuvent élaborer d'autres histoires au sujet du ministère de la Justice et faire adopter quelques projets de loi, alors tout ira pour le mieux.

Étant donné tous les changements apportés à 54 mesures législatives, combien de temps faudra-t-il pour que le gouvernement assure la formation de tout son personnel administratif afin que celui-ci connaisse toutes les nouveautés en vigueur? Le gouvernement tiendra-t-il une série de rencontres au cours des six prochains mois pour apprendre à ses fonctionnaires tous les changements apportés au projet de loi C-30?

Cela m'amène à demander si la consolidation entraînera quelque avantage réel. À une certaine époque, nous avions une section de première instance de la Cour suprême, des cours d'appel provinciales et la Cour suprême du Canada. La Cour fédérale du Canada n'existait pas. Pendant plus de 100 ans, le pays a très bien fonctionné sans la Cour fédérale.

Les libéraux ont pensé qu'ils avaient besoin d'un autre système de tribunal, soit une section de première instance de la Cour fédérale et une Cour d'appel fédérale, même si ces paliers existaient déjà dans

les provinces où l'on trouvait les cours d'appel provinciales et les sections de première instance des cours supérieures. Les libéraux nommaient les juges de ces tribunaux et fixaient leurs salaires, mais il leur fallait un autre palier de magistrature.

Tout cela crée une confusion de juridictions. Il devient complexe et difficile de décider devant quel tribunal il faut présenter une action ou une procédure, le système provincial ou fédéral. Toutefois, au niveau de la Cour suprême du Canada, toutes les causes se retrouvent au même endroit.

Si le gouvernement voulait vraiment regrouper, clarifier et responsabiliser réellement le système et permettre une véritable économie de fonds publics, il regrouperait le système judiciaire fédéral et le système judiciaire provincial.

Cela éliminerait 200 juges et ferait économiser 4 millions de dollars au bas mot, sans même parler de tout le personnel de bureau et tout le reste. Voilà un domaine où nous pourrions bénéficier d'un certain regroupement, mais le gouvernement libéral ne fait pas les choses de cette façon. Il ne veut pas réduire la taille de l'empire qu'il a contribué à bâtir. Beaucoup de ses amis dans le monde juridique pourraient perdre de l'estime de soi en se faisant nommer à un de ces tribunaux.

Un député a fait certaines observations à propos de l'indépendance du système judiciaire. Cet argument me pose beaucoup de problèmes.

● (1815)

Notre système est fondé sur le système britannique dont nous avons hérité et que nous avons amélioré. En dernière analyse, les 301 personnes qui ont été élues au Parlement, pourvu qu'elles représentent l'opinion publique, devraient avoir le dernier mot concernant les lois du Canada.

Les tribunaux ne devraient pas avoir le dernier mot. Les juges ne sont pas élus et ne rendent de comptes à personne. Ils sont nommés à vie ou jusqu'à ce qu'ils partent à la retraite. Ils n'ont pas à affronter les médias ni les parlementaires. Si nous disons quelque chose qui ne paraît pas correct à certains d'entre eux, ils peuvent nous accuser d'outrage au tribunal. Ils ont beaucoup de pouvoir. Je trouve troublant de constater à quel point nous avons transféré de pouvoir aux tribunaux.

Prenons par exemple l'affaire Ressam dont nous avons discuté à la Chambre: l'un des problèmes à propos de Ressam et de notre système d'immigration et de détermination du statut de réfugié est lié aux tribunaux. Ils ont décidé qu'il n'incombait pas à la Chambre d'établir les règles en la matière, mais aux tribunaux, et que s'ils n'aimaient pas que quelqu'un soit renvoyé dans un pays comme l'Algérie, il n'y serait pas renvoyé.

Je ne suis pas d'accord pour qu'on transfère les pouvoirs d'une institution démocratique à une institution qui n'est pas démocratique, et qu'on lui transfère ensuite de plus en plus de pouvoirs. J'ignore ce que les secrétaires, les greffiers et les employés des services d'administration du système judiciaire ont à voir avec l'indépendance judiciaire et la séparation des pouvoirs des juges dans le système judiciaire.

Il s'agit là d'une autre tendance: nous transférons aux tribunaux le pouvoir financier de la Chambre des communes, du ministre des Finances et d'autres personnes. Les tribunaux rendent des décisions qui imposent d'énormes fardeaux financiers au Canada et au contribuable.

Initiatives ministérielles

Indirectement, les tribunaux seraient désormais en mesure de décider des fonctionnaires qui seraient assujettis à l'indépendance judiciaire. Ils auraient le dernier mot sur les avantages sociaux, sur les salaires versés à ces employés. Je trouve cela inquiétant.

J'aurais cru qu'en se fondant sur son expérience le gouvernement se serait rendu compte de ce que s'engager dans cette voie est une erreur et qu'il devra faire marche arrière dans bien des domaines. Les Américains nous forceront à faire marche arrière dans bien des domaines, à l'instar des Nations Unies relativement à ses conventions sur l'expulsion des réfugiés. Nous devons faire marche arrière, descendre de nos grands chevaux et faire preuve de bon sens.

Je suis déçu que le gouvernement choisisse d'accorder plus de pouvoirs aux tribunaux. Ceux-ci en ont déjà assez et n'ont pas besoin d'en avoir davantage.

C'est donc à contrecœur que nous appuyons le projet de loi, qui est bien timide. Si le gouvernement avait le moindre courage, il songerait à une consolidation sérieuse de notre système judiciaire, ce qui se traduirait par de grandes économies d'une année à l'autre.

Je doute que le projet de loi permette la moindre économie. Une fois que nous aurons fini de le mettre en œuvre, de modifier toutes ces lois et de reformer tout le monde, nous serons dans le trou pour longtemps. Mes amis libéraux pensent qu'ils n'ont qu'à adopter une loi pour que tout tombe en place du jour au lendemain comme par magie.

La réalité est toute autre. Pour avoir des résultats, il faut gérer en conséquence; ce n'est pas quelque chose qui se commande. Le gouvernement doit finir par le comprendre. Il a bien du mal à cet égard, et il est temps qu'il commence à gérer différemment les finances publiques.

• (1820)

[Français]

M. Michel Bellehumeur (Berthier—Montcalm, BQ): Monsieur le Président, cela tombe bien que je n'aie pas beaucoup de temps pour parler de ce projet de loi car je n'ai pas grand-chose à dire sur un tel projet de loi, si ce n'est que nous sommes favorables à son adoption.

Personne dans cette Chambre ne peut être contre le fait de vouloir moderniser et rassembler les grands tribunaux fédéraux sous une même organisation administrative.

Pour ceux qui n'écoutaient pas précédemment, il s'agit d'une loi qui a pour but de regrouper les services administratifs de la Cour fédérale du Canada, de la Cour d'appel de la cour martiale et de la Cour canadienne de l'impôt. On comprendra qu'on doit donc par conséquent modifier la Loi sur la Cour fédérale et la Loi sur la Cour canadienne de l'impôt.

L'objectif est très louable. C'est un peu ce que le gouvernement national, à Québec, a fait relativement à tous les tribunaux administratifs. Cela a pour but d'aider la population à s'y retrouver dans toutes les lois et dans tous les tribunaux qui touchent de près ou de loin les droits des contribuables. Le fédéral fait la même démarche pour trois de ses tribunaux.

Lorsqu'on regarde le projet de loi C-30 en tant que tel, on se rend compte que pour vraiment s'assurer de la finalité et de l'objectif de la loi, on retrouve l'objet de la loi à l'article 2. C'est normal d'agir ainsi. On n'a pas tenté d'avoir un préambule qui ne veut rien dire, un préambule qui soit des voeux pieux, comme le gouvernement l'a fait pour certaines lois à la Chambre, entre autres pour la Loi sur les jeunes contrevenants. Il y avait un beau préambule qui ne voulait pratiquement rien dire et les tribunaux l'ont interprété ainsi.

Dans ce projet de loi, au lieu de mettre l'objet dans un préambule, on l'a inclus dans l'article 2 de la loi. On devrait toujours le faire ainsi.

On voit donc à l'article 2 que:

2. La présente loi a pour objet:

a) de favoriser la coordination au sein de la Cour d'appel fédérale [...]

Je pense que personne ne peut être contre cela. On voit que cette loi a également pour objet:

b) d'accroître l'indépendance judiciaire [...]

Là également, je pense que personne dans cette Chambre ne peut s'y objecter. J'aurais cependant aimé que le gouvernement pousse son raisonnement plus loin. S'il veut avoir des tribunaux complètement indépendants, il faudrait peut-être réviser le mode de nomination des juges fédéraux qui est encore très archaïque. C'est encore une nomination faite par une ou deux personnes au Conseil des ministres.

On voit que ce projet de loi a aussi pour objet:

c) d'accroître la responsabilité à l'égard de l'utilisation de fonds publics pour l'administration des tribunaux [...]

Je pense qu'en rassemblant tous les effectifs, en mettant sous le même chapeau administratif ces trois cours, il y aura un rendement plus efficace.

Où je m'objecte—et on comprendra sûrement cela de la part d'un gouvernement libéral—, c'est du fait que c'est toujours un peu difficile de ne pas faire un peu de politique et de partisanerie, surtout quand on forme le gouvernement depuis des années comme c'est le cas. Il a bien des amis à récompenser. On voit par exemple dans la façon de procéder pour ce qui est de l'administrateur en chef, ce sera purement et simplement une nomination partisane. Oui, on consultera les juges de la Cour d'appel fédérale, on consultera les juges de la Cour canadienne de l'impôt et ceux de la Cour d'appel de la cour martiale, mais la décision finale restera une décision prise par le gouverneur en conseil.

À toutes fins pratiques, ce qui se passera pour l'administrateur en chef sera exactement la même chose que ce qui se passe pour les juges de la Cour fédérale, ceux de la Cour suprême et aussi ceux de la Cour supérieure. Ce sera carrément une nomination de la part du gouvernement.

Si on veut atteindre l'objectif très louable d'accroître l'indépendance judiciaire, on devrait commencer par la nomination. On devrait également commencer par la nomination de l'administrateur en chef si on veut vraiment être logique avec l'objet de cette loi, ce qui n'est pas le cas pour le moment.

Ce que j'ai bien aimé dans ce projet de loi est le fait que l'administrateur en chef présentera son rapport au Parlement.

• (1825)

À l'article 12, on dit:

12. (1) Dans les six mois suivant la fin de chaque exercice, l'administrateur en chef présente au ministre de la Justice un rapport des activités du Service au cours de l'exercice.

(2) Le ministre fait déposer le rapport devant chaque chambre du Parlement dans les quinze jours de séance de celle-ci suivant sa réception.

C'est très bien qu'on fasse rapport au Parlement, mais puisque l'administrateur en chef fait rapport au Parlement, pourquoi ce n'est pas le Parlement qui nommerait l'administrateur en chef?

Je vois le leader du gouvernement à la Chambre me faire signe que non. Je comprends, parce qu'on leur enlèverait la possibilité de nommer les amis du régime à ces fonctions-là. Mais c'est accroître cette indépendance qu'on recherche à tout prix.

Initiatives ministérielles

Oui, c'est bien que l'administrateur en chef fasse rapport à cette Chambre, mais encore faudrait-il pouvoir se pencher sur cette nomination.

Il y a l'administrateur en chef, mais il y a une série d'administrateurs judiciaires également. Je pense que le point faible de ce projet de loi, c'est la série de nominations et la façon de procéder de ce gouvernement.

Encore une fois, l'objectif est très louable. C'est un peu la même chose que le gouvernement national du Québec a fait de ses tribunaux administratifs. Le gouvernement fédéral reprend les idées. Il n'y a aucun problème. On est à une époque où il faut rationaliser, rassembler et mettre sous le même vocable ce qui a trait à l'administration. C'est ce que le gouvernement fédéral fait.

[Traduction]

Le vice-président: Conformément à l'ordre adopté le jeudi 27 septembre 2001, la Chambre se forme maintenant en comité plénier pour étudier les difficultés de l'industrie canadienne du transport aérien.

* * *

●(1830)

[Français]

L'INDUSTRIE AÉRIENNE CANADIENNE

La Chambre se forme en Comité plénier pour l'étude de l'affaire émanant du gouvernement n° 13, sous la présidence de M. Kilger.

L'hon. David Collette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le président, il me fait plaisir d'intervenir, ce soir, sur cette question très importante.

[Traduction]

Je voudrais aborder les répercussions de la tragédie du 11 septembre sur le transport aérien dans deux optiques: la sécurité et la sûreté, d'une part, et la rentabilité de l'industrie, d'autre part.

Le 11 septembre, bien entendu, une révision complète des mesures de sûreté et de sécurité a été entreprise, et elle se poursuit d'ailleurs toujours. Avant que les avions ne décollent de nouveau, après le 11 septembre, Transports Canada a établi des normes plus sévères, plus rigoureuses, qui ont été élaborées en consultation avec la FAA.

Il importe que les Canadiens sachent bien que nous avons mis en place des normes de sécurité dans les aéroports, pour l'examen des passagers et des employés, et à bord des appareils. Il importe aussi de faire connaître cette information parce que le pays a besoin que les transports aériens reprennent. Nous devons inciter les gens à voler, parce que le transport aérien est sûr, d'autant plus que nous avons adopté de nouvelles mesures de sécurité.

Voici quelques-unes de ces mesures: limitation de l'accès aux zones réservées dans les aéroports; resserrement des contrôles de sécurité et aux points de vérification; présence policière accrue dans les grands aéroports; vérification plus étroite des passagers; mesures améliorées de vérification des bagages; mesures interdisant à bord des appareils les petits couteaux et objets ressemblant à des couteaux; obligation de verrouiller les portes du poste de pilotage pendant toute la durée des vols intérieurs et internationaux des transporteurs canadiens de passagers; achat de systèmes avancés de détection d'explosifs pour un certain nombre d'aéroports canadiens; étude active, de concert avec la FAA et les autorités européennes, notamment, d'autres mesures d'amélioration de la sécurité des cabines de pilotage, dont le renforcement des portes du poste de pilotage. Nous sommes en train d'apporter d'autres améliorations au

contrôle des passagers et de prendre de nouvelles mesures de sécurité pour les expéditions de marchandises.

Ma stratégie, depuis la tragédie, a été d'annoncer les initiatives dès qu'elles sont prêtes à être appliquées, non d'attendre de prononcer un grand discours pour consommation publique. Je les ai annoncées pendant la période des questions, comme dans le cas des mesures au sujet des portes des cabines de pilotage, ou au cours de points de presse ou à d'autres occasions. Depuis que la session a repris, je suis à la Chambre tous les jours pour répondre aux questions des députés.

Les annonces de M. Bush ont suscité énormément de réactions. Je ne prends pas ces annonces à la légère. À l'exception des agents armés à bord des avions, les nouvelles mesures de sécurité prises par le Canada correspondent aux mesures prises aux États-Unis ou les complètent. À certains égards, les mesures américaines reflètent nos propres dispositions réglementaires.

Transports Canada n'envisage pas présentement d'autoriser des agents armés à se trouver à bord des avions, mais se penche attentivement sur tous les moyens pratiques pour améliorer la sécurité. La mise en oeuvre d'un programme complet d'agents armés pour le transport aérien aurait des incidences pratiques et financières considérables qui doivent être examinées en collaboration avec d'autres ministères et organismes, dont la GRC.

[Français]

L'hon. Don Boudria (ministre d'État et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.) propose:

Que le Comité prenne note des difficultés éprouvées par l'industrie aérienne canadienne.

[Traduction]

Pour ce qui est de la décision des États-Unis de financer, à hauteur de 500 millions de dollars, un programme de modification des postes de pilotage, nous sommes actuellement en pourparlers avec des représentants de l'industrie au sujet d'un programme similaire. Quant à la restriction à l'ouverture de la porte de la cabine de pilotage, mon annonce a devancé celle des États-Unis. En ce qui a trait au renforcement de la porte d'accès au poste de pilotage, à partir de la cabine, nous étudions la question en même temps que celle du financement de la modification du poste de pilotage, en collaboration avec la FAA et avec les autorités européennes, parce que toutes les nouvelles dispositions réglementaires affecteront vraisemblablement Boeing aux États-Unis, Airbus en Europe et Bombardier chez nous. Les questions de financement font actuellement l'objet de discussions au sein de l'industrie.

Les États-Unis ont également décidé d'alerter l'équipe du poste de pilotage de tout ce qui se passe dans la cabine pour faire en sorte que le radiophare de l'avion continue à fonctionner même en situation d'urgence. Encore une fois, nous collaborons avec la FAA et avec d'autres organismes pour maximiser le potentiel de la nouvelle technologie en vue de renforcer la sécurité des aéronefs.

Nous participons aux efforts qui sont déployés, non seulement à l'échelle transnationale mais aussi sur la scène internationale.

Initiatives ministérielles

Les États-Unis ont annoncé l'établissement de nouvelles normes garantissant des activités sûres. Nous jouons déjà un rôle important dans la gestion et la surveillance des services de sécurité dans les aéroports. Notre rôle actuel suppose notamment l'établissement de normes de formation et de rendement utilisées pour la sélection de personnel. Transports Canada a des inspecteurs dans tous les grands aéroports du pays, afin de surveiller la mise à l'essai et le rendement des procédures de sélection. Nos procédures d'inspection et d'essai ont augmenté depuis le 11 septembre. Nous avons retenu les services d'un plus grand nombre d'employés, dont plusieurs possèdent de l'expérience en matière de sécurité et dans des domaines techniques, soit d'anciens employés de Transports Canada. Nous allons bâtir là-dessus au cours des prochaines semaines. Dans ce cas, les États-Unis ont adopté de nouvelles mesures qui rapprocheront davantage leurs pratiques de celles que nous suivons au Canada.

Pour ce qui est de la supervision des bagages des voyageurs à des fins de sécurité dans les 420 aéroports commerciaux des États-Unis, nous jouons déjà un rôle important dans la gestion et la surveillance des services de sécurité dans les aéroports. Cela inclut l'établissement des normes de formation et de rendement pour la sélection de personnel. Les États-Unis imitent le Canada en s'impliquant davantage dans la surveillance aux fins de sécurité. De nombreux députés préconisent l'idée que le gouvernement assume la gestion directe et le fonctionnement, comme il le faisait il y a quelques années. Nous ne ferons la porte à aucune suggestion et j'invite les députés à exprimer leur point de vue à cet égard.

En guise de conclusion, je rappelle que le président des États-Unis a parlé d'effectuer des vérifications exhaustives des antécédents et de faire subir des tests aux examinateurs et aux responsables de la sécurité. Nous le faisons déjà. De concert avec la GRC et le SCRS, nous menons des vérifications des antécédents et de sécurité chaque fois qu'une personne demande un laissez-passer permanent pour des zones réglementées, y compris les examinateurs et les travailleurs côté piste. On a déjà commencé à appliquer des mesures en vue d'améliorer le programme d'autorisation de sécurité. D'ailleurs, là aussi les États-Unis adoptent des pratiques qui sont déjà en place au Canada.

Cela ne veut pas dire que nous sommes les détenteurs de la sagesse. Nous apprenons de la FAA. Nous collaborons. Les Canadiens sauront qu'il y aura un système de sécurité uniforme en Amérique du Nord. Cela ne nous empêchera pas d'avoir notre façon de faire, de mettre en oeuvre nos propres mesures, comme nous l'avons fait le 11 septembre. Bien sûr, la FAA était satisfaite des mesures que nous avons appliquées ce jour-là, tout comme nous étions d'accord avec les siennes.

Durant les quelques minutes qui restent, je voudrais parler de la viabilité de l'industrie canadienne du transport aérien car cette question a fait l'objet de pas mal de discussions ces derniers jours. La Chambre a certes fait preuve de leadership dans la restructuration de l'industrie canadienne du transport aérien en veillant à la protection des intérêts du grand public, des voyageurs, des employés et des petites communautés. Malgré les difficultés posées par la fusion des opérations des deux transporteurs aériens au cours des 18 derniers mois ou à peu près—et, comme nous le savons, il y a eu pas mal d'accrocs, nous avons tous une anecdote à raconter à ce sujet—Air Canada a en général fait du très bon travail pour ce qui est de fusionner les opérations. Ces derniers mois, la compagnie avait concentré son attention sur l'amélioration des services à la clientèle et sur ses plans pour l'avenir quand le climat commercial a commencé à changer.

Le projet de loi C-26 avait pour but de protéger et de renforcer la compétition ainsi que d'exprimer la confiance dans la capacité de l'industrie de satisfaire aux besoins des voyageurs. C'était avant le 11 septembre. La part du marché domestique d'Air Canada est tombée de 82 p. 100 à 65 p. 100. Même avant les événements du 11 septembre, le ralentissement économique combiné à une augmentation du prix de l'essence et à une importante chute du niveau des voyages d'affaires avait commencé à entamer la confiance de l'industrie mondiale du transport aérien. Les transporteurs canadiens, dont Air Canada, ont annoncé des plans de restructuration pour adapter leurs opérations aux nouvelles réalités.

Les tragiques événements du 11 septembre et la fermeture des aéroports ont beaucoup coûté à l'industrie du transport aérien qui, déjà atteinte par un ralentissement de l'économie, s'est trouvée financièrement entraînée dans une chute vertigineuse. Les pertes subies par l'industrie menaçaient la viabilité financière de certains transporteurs.

• (1835)

La situation a été aggravée par le fait que beaucoup de voyageurs choisissent de ne plus prendre l'avion et utilisent d'autres modes de transport. Les réservations sont à la baisse.

En réponse aux nouvelles conditions, les transporteurs aériens partout dans le monde ont annoncé de pénibles programmes de restructuration pour réagir à la crise. Ils ont annoncé des mises à pied, des réductions de capacité et des réductions de leur flotte. En deux semaines, plus de 125 000 emplois ont été perdus à l'échelle internationale, y compris au Canada.

Le prix des actions des principaux transporteurs partout dans le monde a chuté à la suite des événements du 11 septembre. Les transporteurs ont de la difficulté à obtenir des prêts parce qu'on a l'impression qu'il est maintenant plus risqué d'investir dans ces sociétés ou de leur consentir des prêts. Le coût de l'interruption du transport aérien, la baisse de recettes découlant d'une moins grande utilisation du transport aérien et l'incapacité d'emprunter de l'argent ont créé des problèmes de liquidités pour la plupart des transporteurs canadiens.

Les effets de la crise dans l'industrie du transport aérien vont bien au-delà de l'industrie elle-même. La baisse du trafic aérien a touché un vaste éventail de secteurs connexes, comme Nav Canada, les fournisseurs de services aéroportuaires, l'industrie aérospatiale et le tourisme, pour n'en nommer que quelques-uns.

Je tiens à dire aux Canadiens que le gouvernement prendra des mesures fermes pour assurer la viabilité de l'industrie canadienne du transport aérien durant cette crise. Je veux entendre les opinions des députés de la Chambre ce soir avant que le gouvernement ne passe à l'action. Je dois rappeler à mes collègues que le gouvernement a déjà pris des mesures à certains égards, par exemple en offrant une indemnité de 90 jours pour la responsabilité civile résultant de la guerre ou du terrorisme pour les fournisseurs de services d'aviation essentiels au Canada. Je crois que, depuis le 11 septembre, nous avons montré que nous voulions agir et que nous étions prêts à agir.

Enfin, avant de terminer, tout le monde a sa vision de l'avenir de l'industrie du transport aérien, mais je peux dire de façon non équivoque que le gouvernement est déterminé à assurer la viabilité de tous les transporteurs aériens, particulièrement de notre transporteur aérien national, Air Canada, le onzième en importance dans le monde. Nous sommes déterminés à le faire.

Initiatives ministérielles

Je dois dire aux députés que la façon dont Air Canada évoluera au cours des mois qui viennent reste à déterminer. C'est une question qui devra être débattue à la Chambre. Je crois que, une fois que tout cela sera terminé, Air Canada et les autres sociétés touchées ressortiront de cette crise plus fortes et renouvelées afin de pouvoir offrir aux Canadiens le genre de services de transport aérien qu'ils veulent et qu'ils méritent.

● (1840)

M. James Moore (Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam, Alliance canadienne): Monsieur le président, tout cela n'est que du bruit. Le ministre a fait une déclaration, mais il ne s'est pas engagé à légiférer, à comparaître devant le Comité des transports ou à accroître les mesures de sécurité. Le ministre des Transports s'est vanté d'avoir pris de nouvelles mesures de sécurité, mais il n'a pas dit si elles seraient permanentes. Il ne leur a pas donné force de loi, et il ne s'est pas non plus excusé du fait que, dans un cas sur cinq, les services de sécurité de Transports Canada n'aient pas réussi à intercepter des répliques d'armes à feu, des couteaux et des bombes entrés en contrebande.

Quelles mesures propose le ministre pour remédier à cette situation? Il n'a proposé aucun projet de loi. Il a parlé de nouvelles technologies, comme l'utilisation de dispositifs de dépistage dans les aéroports, mais il n'a pas annoncé que le personnel des aéroports et les équipes de sécurité recevraient une formation concernant l'utilisation de ces nouvelles technologies.

Une voix: Il y a eu une alerte à la bombe à Calgary.

M. James Moore: Comme vient tout juste de le dire un député, il y a eu une alerte à la bombe à Calgary aujourd'hui. Les gens qui travaillent dans l'industrie aérienne sont inquiets.

Le ministre des Transports a dit qu'il aime se présenter à la période des questions parce qu'elle lui permet de faire de courtes annonces lors de points de presse. Ce n'est pas ce dont le pays a besoin. Les Canadiens ont besoin d'une déclaration publique générale et ferme et ils attendent que le ministre des Transports fasse preuve de leadership. Nous devons prendre chez nous les mesures qui ont été prises jeudi dernier aux États-Unis.

Le président des États-Unis, George W. Bush, a annoncé des mesures audacieuses à Chicago, en compagnie du secrétaire aux transports et du gouverneur de l'Illinois. Il ne s'est pas contenté de belles paroles ronflantes ou d'un discours préparé d'avance, comme ce que nous venons d'entendre.

Le président a annoncé que les États-Unis mettraient 12 000 agents armés à bord des avions, que tout le personnel de la sécurité aéroportuaire recevrait une nouvelle formation et que le gouvernement examinerait l'opportunité de nationaliser de nouveau la sécurité dans les aéroports. Il a annoncé des mesures audacieuses et a promis des ressources financières réelles pour que ces mesures deviennent réalité.

Devant toute la nation américaine, il a annoncé en direct à CNN, un réseau national et international: «Ne craignez pas de prendre l'avion. Ces terroristes ne toucheront pas à notre niveau de vie. Les gens peuvent prendre l'avion sans crainte maintenant qu'il y a des agents armés à bord. De nouvelles mesures de sécurité au sol sont en vigueur.» Il a annoncé des mesures substantielles. Il a dit: «Prenez l'avion. L'Amérique vous soutient et n'acceptera pas que ces terroristes portent atteinte à notre niveau de vie.» Voilà le genre de leadership dont nous avons besoin au Canada, mais au lieu de cela on nous a servi des paroles ronflantes et une vague déclaration.

Je désire maintenant parler expressément d'Air Canada. Il y a eu de la nervosité dans l'air toute la journée pendant le débat. Que je sache, peu de Canadiens s'attendaient vraiment à obtenir des réponses sérieuses, mais nous voulions et espérons en obtenir.

Les événements du 11 septembre ont eu un effet dévastateur sur les sociétés aériennes de toute la planète. Le Canada n'a pas fait exception à la règle. Dans d'autres pays, les dirigeants ont adopté de vigoureuses initiatives visant à renforcer la confiance du public à l'égard du secteur aérien et à réagir rapidement aux préoccupations du public en matière de sécurité aérienne. Ils comprennent on ne peut mieux que la meilleure façon de restaurer le climat au sein de l'industrie aérienne à l'échelle internationale consiste à convaincre les gens de recommencer à prendre l'avion.

Des avions remplis de passagers plus que toute aide financière susceptible d'être proposée par le gouvernement constituent la solution à long terme à la concurrence dans le transport aérien au Canada et dans le monde. Je dois reconnaître qu'il est très difficile de s'engager à fond dans ce débat concernant le versement d'une aide financière à l'industrie du aérienne compte tenu de l'absence de renseignements cruciaux.

Premièrement, ni Air Canada ni les autres transporteurs aériens n'ont déclaré publiquement le montant souhaité.

Deuxièmement, ni Air Canada ni les autres transporteurs aériens n'ont présenté par écrit une demande d'aide gouvernementale.

Troisièmement, nous n'avons pas obtenu de vérification comptable intégrale des pertes de recettes que les transporteurs aériens attribuent directement aux attaques terroristes.

Quatrièmement, le ministre des Transports, le ministre des Finances et le premier ministre n'ont jamais exclu publiquement et de façon non équivoque les demandes d'aide gouvernementale même les plus élevées censées avoir été présentées, ne donnant à la Chambre et au public aucune indication claire de l'orientation qu'ils entendent adopter face à l'aide financière qu'ils pourraient accorder à l'industrie aérienne.

Cinquièmement, ni le ministre des Transports ni aucun autre ministre n'a déposé à la Chambre ou devant un des comités permanents une proposition précise énonçant la façon dont le gouvernement devrait venir en aide à l'industrie aérienne en cette période difficile.

Sixièmement, le ministre des Finances ne s'est pas engagé à présenter un budget à quelque moment que ce soit dans l'avenir prévisible. Par conséquent, les parlementaires ne peuvent se faire une idée claire de la capacité financière du Canada de venir en aide à quelque industrie que ce soit, pour ne rien dire de l'industrie aérienne.

À mon avis, sans ces renseignements et en l'absence de réponses à ces questions fondamentales, ce débat se trouve dans une large mesure neutralisé. Sans cette information, le débat se déroule dans le vide.

Cela étant dit, en ma qualité de porte-parole des transports de l'opposition officielle, je tiens à souligner des principes qui devraient orienter ce débat.

● (1845)

D'abord, il est dangereux d'amorcer un programme de subvention d'entreprise sans avoir un objectif clair et une échéance. Pour renforcer ce point, je citerai Robert Milton, PDG d'Air Canada. Lors de sa comparution devant le Comité permanent des transports de la Chambre des communes, le 27 octobre 1999, il a dit:

Initiatives ministérielles

Pour le Canada, ce qu'il nous faut vraiment, c'est tirer un trait dans le sable et dire que nous allons cesser de faire jouer ces forces non naturelles du marché. On va vraiment faire ce que le ministre a dit qu'il allait faire il y a deux mois et demi, c'est-à-dire laisser les forces du marché l'emporter pour arriver à avoir un ensemble vraiment concurrentiel et logique dans l'industrie où la concurrence pourra prospérer. C'est ce qui se produira à mon avis si le gouvernement se retire du jeu et laisse le marché l'emporter.

M. Milton avait raison, mais j'ai bien peur que d'autres personnes doivent maintenant défendre ce principe.

Comme deuxième principe, je dirais que les députés, ceux à qui l'on a confié la surveillance des dépenses des milliards de dollars de fonds publics, ont le devoir de veiller à ce que ces dollars soient dépensés de façon efficace et appropriée dans les domaines que les Canadiens, collectivement, jugent prioritaires.

Ces derniers jours, divers transporteurs aériens canadiens ont fait des déclarations au sujet des conséquences financières qu'a eues la tragédie du 11 septembre sur leurs affaires. En tant qu'opposition officielle, nous sommes prêts à examiner toute proposition présentée à la Chambre. En ce qui concerne Air Canada en particulier, nous croyons savoir que l'entreprise avait fait une demande d'aide d'un milliard de dollars avant le 11 septembre. Le débat devrait porter exclusivement sur les moyens d'aider l'industrie aérienne canadienne à surmonter les conséquences des attaques du 11 septembre.

Dans le cadre de cet examen, nous sommes disposés à examiner les réservations du transporteur pour septembre, octobre, novembre et décembre de cette année et à les comparer avec les chiffres des années récentes, afin de tenter de déterminer les conséquences financières que les événements du 11 septembre ont eues sur chaque compagnie aérienne. Les données obtenues fourniront des pistes de réponses aux questions entourant l'ampleur des conséquences pour l'industrie et le montant de la contribution financière que les Canadiens pourraient être appelés à apporter.

Cela étant dit, il faut tenir compte de la situation chez Air Canada avant le 11 septembre. Cette société a enregistré des pertes de 168 millions de dollars dans le premier trimestre de 2001 et de 108 millions de dollars dans le deuxième trimestre, mais elle prévoyait un profit avant impôt de 28,6 millions de dollars au troisième trimestre, soit pour les mois de juillet, août et septembre. Le bilan financier net pour ces trois trimestres est catastrophique. Habituellement, lorsqu'une compagnie aérienne est incapable de faire des profits pendant l'été, on peut douter de sa viabilité à long terme.

Je sais qu'il ne me reste plus beaucoup de temps, mais je veux que cette demande de l'opposition officielle soit très claire. Si le gouvernement entend indemniser le transporteur aérien, il doit suivre trois grands principes directeurs.

Premièrement, il doit maximiser les avantages pour les contribuables et les consommateurs. Deuxièmement, il doit se montrer juste avec tous les transporteurs et éviter, comme le craint l'opposition officielle, de subventionner Air Canada avec l'argent des contribuables pour faire de celle-ci un transporteur régional bon marché qui risquerait de pousser à la faillite ses concurrents. Troisièmement, Air Canada ne devrait demander l'aide des contribuables qu'après avoir épuisé toutes les autres possibilités.

Dans son discours à Montréal la semaine dernière, M. Milton a déclaré qu'il disposait de plus d'un milliard de dollars de liquidités, en plus d'éléments d'actif non refinancés et d'un crédit qu'il n'a pas encore entamé. Toutes ces autres ressources doivent être utilisées avant qu'on demande de l'argent aux contribuables.

Bien sûr, il est essentiel pour notre parti que toute aide financière éventuelle fasse l'objet d'un vote de la Chambre. Il ne doit pas y avoir d'ententes secrètes. Le Cabinet ne doit pas prendre de décisions à ce

sujet sans le consentement de la Chambre. Il doit demander à celle-ci de voter librement. C'est la seule façon convenable d'agir dans les circonstances. D'ici là, les Canadiens et l'opposition officielle espèrent voir le ministre des Transports et le premier ministre assurer un leadership plus concret et moins ampoulé que celui qu'ils ont démontré jusqu'à présent.

• (1850)

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le président, je vais relire la motion qui a été déposée et qu'on discute aujourd'hui. On y dit:

Que le comité prenne note des difficultés éprouvées par l'industrie aérienne canadienne.

À écouter le ministre des Transports, les problèmes de l'industrie concernent finalement la sécurité. À ce qu'il dit, le ministre semble les avoir résolus. Il a modifié ou il modifiera les postes de pilotage. Sur la viabilité de l'industrie, il nous a fait un beau discours. Les mains dans les airs, il nous dit que si jamais l'industrie va mal, il y verra.

C'est la déclaration que nous fait notre ministre des Transports dans une situation où il y a sûrement des employés de l'industrie aérienne qui nous écoutent. Air Canada a quand même annoncé 9 000 mises à pied et Air Transat 1 300. Ce fut 2 680 mises à pied chez Bombardier, 22 chez Rolls Royce et 600 chez Pratt & Whitney. Aujourd'hui, ce qu'on va dire à ces gens, c'est qu'on a amélioré la sécurité dans les cabines de pilotage. Quelque part, on revient toujours à la même question qu'on pose au gouvernement: «Est-ce que vous avez un plan? Est-ce que vous allez nous le dévoiler?»

Il y a des demandes provenant de l'industrie aérienne. Entre autres, Air Canada a fait des demandes. Est-ce qu'on peut savoir aujourd'hui quelle a été la demande d'Air Canada et quelle est la situation financière du gouvernement? Comment est-il capable, avec l'argent des contribuables, de prévoir l'imprévisible, cette situation tragique et horrible qui est arrivée le 11 septembre dernier et qui a mis en danger la sécurité des passagers qui utilisent l'avion et également l'avenir de toute une industrie très prospère au Canada et au Québec, en particulier?

Donc aujourd'hui, dans un débat aussi important, un débat d'urgence sur l'avenir de l'industrie aérienne, tout ce que nous sert le ministre des Transports, c'est de nous dire: «Nous avons amélioré la sécurité.» Il le fallait. On le souhaite et on l'espère tous pour redonner confiance aux voyageurs. Cela allait de soi. On a décidé de renforcer la cabine de pilotage, et on est d'accord. Mais qu'est-ce qu'on fait avec les 13 602 emplois que l'industrie aérienne a perdus au cours des dernières semaines? Qu'est-ce qu'on fait? C'était ce débat que nous pensions aujourd'hui être capables de faire évoluer.

Le Bloc québécois donnera sa position au ministre. Il en veut une, on est prêts à la lui donner. Ce que nous souhaitons, c'est que ce ne soient pas les employés de l'industrie aérienne qui aient à subir et à payer par des pertes d'emplois tout ce problème occasionné par les événements du 11 septembre dernier. C'est cela qu'on veut. C'est cela que les 13 602 employés veulent de la part du ministre. Ils veulent se faire sécuriser sur leurs emplois au sujet de ce qui s'est passé le 11 septembre et qui n'est pas de leur responsabilité. C'est aussi simple que cela.

Initiatives ministérielles

Aujourd'hui, c'est donc clair: il faut aider les compagnies aériennes tous secteurs confondus, les hommes et les femmes qui ont perdu des emplois ou qui les perdront dans les prochaines semaines, à cause de cette situation affreuse qui n'est pas de leur ressort et pour laquelle ils n'ont sûrement pas demandé de perdre leur emploi. C'est ce que nous proposons, soit d'aider les compagnies aériennes en difficulté et tout le secteur de l'aéronautique et de l'aérospatiale à absorber tous les contrecoups.

On assiste à l'heure actuelle à un effet domino. Les gens prennent évidemment moins l'avion. Les compagnies aériennes perdent de l'argent. À ce moment-là, il y a des répercussions sur ceux qui construisent les appareils et ceux qui fournissent les pièces. C'est donc toute l'industrie qui va être pénalisée. Quand on extrapole, on débouche également sur l'industrie touristique, à tout ce qui s'ensuit et tout ce que le tourisme international pouvait apporter au Québec et au Canada.

Ce qu'on veut entendre de la part du gouvernement, c'est s'il est prêt à faire face à tout ce qui peut se perdre en termes d'emplois à cause d'un événement qui n'est la faute d'aucun des employés qui ont perdu leur emploi depuis le 11 septembre. C'est ce qu'on veut se faire dire aujourd'hui. Le gouvernement a les sous, les ressources financières et il a des surplus accumulés. On le sait et on estime à près de 10 milliards de dollars les surplus accumulés dans les coffres du gouvernement depuis le début de l'année. Le gouvernement est-il prêt à s'asseoir et à négocier avec les entreprises, à prévoir des façons de relancer l'industrie? C'est ce qu'on veut entendre, tous secteurs confondus, qu'ils soient reliés à l'aviation, à l'aéronautique, au tourisme international ou au tourisme tout court, soit tous ceux qui ont subi des pertes à cause des tristes événements du 11 septembre dernier.

C'est donc ce qu'on espère faire évoluer ce soir. C'est ce à quoi le Bloc québécois va s'attarder au cours des prochains jours. On n'arrêtera pas de poser des questions pour qu'on puisse savoir où est le plan du gouvernement et quels sont les demandes des compagnies aériennes.

• (1855)

Si on prend le cas d'Air Canada, on le sait très bien, avant le 11 septembre dernier, Air Canada avait fait des demandes. Des coupures avaient déjà été annoncées. On parlait de 3 500 postes. Dans le rapport annuel d'Air Canada déposé à l'assemblée des actionnaires le 15 mai dernier, le président, M. Milton, annonçait déjà qu'il allait y avoir des coupures de personnel dans sa compagnie qui devaient être faites par le biais de départs volontaires, de congés autorisés et d'attrition. Il n'y avait personne qui perdrait son emploi sauvagement. C'est la politique qui avait déjà été annoncée par Air Canada.

Il y avait aussi une demande de prêts. On s'est fait dire qu'il y aurait une demande de prêts de 500 millions de dollars pour financer l'achat de nouveaux appareils. On demandait 500 millions de dollars de rabais du fédéral sur les frais d'aéroport, ainsi que la réduction de la taxe sur les carburants. C'étaient des demandes adressées par la compagnie avant le 11 septembre.

Ce sont des choses pour lesquelles le Bloc québécois sera très exigeant. On ne veut pas enrichir indûment les actionnaires d'une compagnie privée. On veut que tout le monde comprenne bien: on est prêts à accepter que l'industrie soit aidée pour tous les problèmes occasionnés par les attentats du 11 septembre 2001; cependant, l'industrie devra supporter ses propres erreurs de parcours avant le 11 septembre 2001.

Plus tôt, le ministre a avoué qu'il y avait eu des erreurs de parcours. Mais il faut comprendre que ce n'est pas seulement l'industrie qui a fait des erreurs de parcours. Le gouvernement, aussi, a fait des erreurs de calcul dans la façon dont pouvait se faire l'intégration des deux compagnies aériennes; et c'est bien d'intégration, de fusion de compagnies aériennes dont on parle.

À ce moment-là, il faut être capables de s'asseoir et remettre la situation dans l'état des faits, et ce, pour tous les citoyens et les citoyennes qui nous écoutent. Quant à nous, il faut être capables de rembourser les pertes qu'a subies l'industrie depuis le 11 septembre. Avant le 11 septembre, que les investisseurs et les actionnaires des compagnies subissent ce que les autres compagnies ont subi.

WestJet nous a envoyé un communiqué nous disant que cela allait très bien et que malgré la situation, leur situation financière était excellente. Elle avait été excellente au début de l'année, contrairement à Air Canada. Il y a donc des compagnies qui se sont bien comportées.

Il est donc important de faire comprendre aux hommes et aux femmes qui nous écoutent, qui travaillent fort pour payer leurs taxes et leurs impôts, qu'il n'y aura pas d'argent du gouvernement fédéral qui sera investi pour corriger les erreurs des administrateurs. On laissera à l'assemblée des actionnaires le soin de juger les décisions des présidents de compagnies et des conseils d'administration.

Pour le reste, pour une situation aussi grave que celle du 11 septembre dernier, qui a des conséquences aussi importantes sur toute l'industrie de l'aviation, de l'aéronautique et du tourisme international, on veut et on souhaite qu'un plan soit mis de l'avant par le gouvernement. On sait que des sommes sont disponibles dans les coffres du gouvernement fédéral. Certaines sommes peuvent être rendues disponibles, après un débat de fond, et on le souhaite, autre que le discours que nous a servi le ministre des Transports.

Ce soir, sur une motion aussi simple que «le Comité prenne note des difficultés éprouvées par l'industrie aérienne canadienne», le ministre a réussi à vanter les mérites de ses décisions en sécurité pour lesquelles il garantissait que l'industrie, si elle avait un problème, serait appuyée par son gouvernement.

Il me semble que c'est ce soir ou jamais le temps pour le ministre de dire quelles sont les demandes de l'industrie pour qu'on puisse, avec lui, être capables de lui faire des recommandations. Quelles sont les sommes d'argent dont son gouvernement dispose pour être capable de venir en aide à l'industrie et aux 13 602 personnes qui, au moment où l'on se parle, ont déjà vu des annonces de pertes d'emplois: 9 000 hommes et femmes qui perdront leur emploi chez Air Canada; 1 300 employés, hommes et femmes, qui perdront leur emploi chez Air Transat; 2 680 hommes et femmes qui perdront leur emploi chez Bombardier; 22 chez Rolls Royce; et 600 chez Pratt & Whitney. Donc, ce sont 13 602 citoyens et citoyennes qui ont payé leurs impôts comme tout le monde et qui ne méritaient pas de perdre leur emploi.

À cause d'une seule journée, d'un seul événement tragique que tous déplorent, ils sont, aujourd'hui, en même temps que leurs familles et leurs enfants, presque à la rue. Cet événement est survenu et le gouvernement n'a pas prévu une aide particulière ni l'argent nécessaire pour venir en aide à ces 13 602 personnes et à ces autres qui s'ajouteront au cours des prochains jours.

On espère qu'il n'y en aura pas d'autres. On ne veut pas être des prophètes de malheurs, on ne veut pas qu'il y ait d'autres pertes d'emplois, mais ce sont les conséquences logiques d'un effet domino d'une industrie qui subit les contrecoups très importants d'une catastrophe qui n'avait même jamais été imaginée par le Canada.

Initiatives ministérielles

• (1900)

Ce qu'on souhaite, c'est que le gouvernement prenne les bonnes décisions et qu'il dépose à la Chambre, ce que j'espère, un plan avec des chiffres, des demandes de la part des différents types d'industries et des sommes à mettre à leur disposition pour que les hommes et les femmes qui ont perdu leur emploi voient la lumière au bout du tunnel.

[Traduction]

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Monsieur le président, je voudrais souligner que beaucoup de députés sont ici ce soir pour participer à ce débat exploratoire afin de mettre en lumière certaines des questions clés reliées à l'attaque du 11 septembre.

Du point de vue de l'industrie du transport aérien, des questions de trois types spécifiques se posent. Tout d'abord, il y a la question de la sécurité des aéroports. Il est question ensuite des répercussions catastrophiques pour l'industrie et l'économie et de la réaction en chaîne que cela va entraîner dans d'autres secteurs. Enfin, et il est important d'y accorder une attention spéciale, il faut parler du nombre de travailleurs qui seront licenciés étant donné le nombre d'entreprises touchées. Notre collègue bloquiste en a parlé et nous devons souligner qu'il s'agit d'une question fondamentale.

En ce qui concerne les deux dernières questions, cela fait appel à la bonne volonté du ministre des Transports et à celle des membres du Cabinet. Ils doivent être prêts à appuyer ce que leurs ministères respectifs entendaient faire. J'en parlerai un peu plus tard.

Je vais tout d'abord m'arrêter sur la sécurité. Le ministre a mentionné un certain nombre de mesures qui ont été prises. En toute franchise, un certain nombre des mesures appliquées à l'heure actuelle lorsque nous passons aux contrôles de sécurité aux aéroports, comme la vérification des appareils électroniques et le reste, existent depuis quelques années déjà. Cela aurait toujours dû être le cas, mais on ne s'assurait pas qu'elles soient bien appliquées. Les appareils électroniques étaient déjà censés être tous vérifiés. On devait ouvrir tous les ordinateurs portatifs et vérifier tous les téléphones cellulaires et appareils-photo. Cependant, les voyageurs s'opposent à ces mesures.

Les gardes de sécurité se font engueuler aux aéroports. Ils gagnent 6 \$ ou 7 \$ l'heure.

Une voix: 7,20 \$ à Halifax.

Mme Bev Desjarlais: M. le président notre collègue de Halifax dit 7,20 \$ à Halifax. Tous les deux ans le contrat est renouvelé, mais l'employeur dit aux employés que, s'il est incapable de garder ses coûts bas, il n'obtiendra pas le contrat et ils perdront leur emploi. J'ai vu cela se produire à de nombreuses reprises lorsque ces contrats ont été modifiés tous les deux ans dans certains aéroports. C'est incroyable. Comment peut-on avoir des gens qualifiés et d'expérience qui travaillent à un aéroport, qui sont chargés des contrôles de sécurité, qui gagnent 6 \$, 7 \$ ou 8 \$ l'heure et se font insulter par les voyageurs? Cela ne fonctionne tout simplement pas.

Ce qui s'est produit depuis le 11 septembre, c'est que les failles du système de sécurité sont ressorties et que les gens éprouvent un malaise. Je ne dis pas que c'est ce qui explique l'attentat du 11 septembre, car il n'en est rien. Je ne crois pas que l'attentat est survenu parce que ces quelques couteaux sont passés inaperçus. Les gens sont toutefois plus mal à l'aise maintenant, car ils mettent en doute tout ce qui se produit au chapitre de la sécurité.

La semaine dernière ou la semaine avant, on a découvert dix livres de cocaïne dans le panneau intérieur d'un jet d'Air Canada qui a atterri à Winnipeg. L'appareil venait des Bermudes ou des Bahamas

et avait fait escale en Floride avant de se poser à Winnipeg. Je crois qu'il est arrivé à huit occasions au cours de cinq dernières années que de la drogue soit dissimulée dans différentes parties d'un appareil. Cela passe inaperçu dans tous les systèmes. Une façon assez simple et économique de résoudre le problème, c'est de recourir à des chiens renifleurs pour faire les vérifications.

Nous reconnaissons tous que, lorsque de la drogue est en cause, les tensions augmentent tout comme les risques à bord des avions, parce que les trafiquants peuvent être dangereux. Dans certaines régions, les travailleurs sont entraînés à participer à ces combines, ce qui accroît les risques pour les voyageurs.

Du point de vue de la sécurité, un certain nombre de choses se sont produites. Le ministre a annoncé que des améliorations seraient apportées aux portes des postes de pilotage. Je suppose que tout le monde s'est réjoui de ces dispositions. Les pilotes auront au moins l'impression qu'une porte les isole, et il est à espérer qu'elle soit suffisamment solide pour qu'on ne puisse pas la défoncer d'un simple coup de pied. Soyons réalistes; si les portes des avions étaient verrouillées à l'heure actuelle, on pourrait les défoncer d'un simple coup de pied ou d'une poussée de la main. Espérons que les nouvelles dispositions aideront.

Il faut toutefois se demander dans quelle mesure le pilote résistera à la tentation d'ouvrir cette porte s'il sait que son équipage et les passagers sont en danger. Il est indiscutable que les événements du 11 septembre ont changé la façon de voir de bien des gens mais, dans le feu de l'action, comment le pilote se sentirait-il de laisser son équipage et les passagers à eux-mêmes?

Je crois qu'on envisage l'adoption d'autres mesures de sécurité comme l'installation de caméras ou de dispositifs de contact permettant de signaler que quelque chose se produit.

• (1905)

Ce sont toutes là d'excellentes mesures de sécurité, mais on pourrait faire beaucoup plus, on devrait faire beaucoup plus. Si nous voulons regagner la confiance des voyageurs, il ne suffit pas de dire que les ciels sont sûrs et qu'il faut prendre l'avion. Nous n'avons pas prouvé aux Canadiens que les ciels sont sûrs, pas lorsqu'on rapporte que différentes choses échappent au contrôle dans 18 p. 100 des cas. Il ne s'agit pas de petites choses, telle une lime à ongles dans la poche, mais des armes à feu et des explosifs. C'est fou. Cela ne devrait pas arriver.

Il y a certes beaucoup à faire du côté de la sécurité. Notre caucus croit fermement que le ministère et le gouvernement fédéral doivent absolument assumer la responsabilité de gérer la sécurité des aéroports.

C'est une façon sûre. Je n'approuve pas tout ce que proposent les Américains, et certes pas les agents armés. Ce n'est pas parce qu'il y aura un agent armé à bord que j'aurai moins peur de voler. Il y a des choses qu'on peut faire pour améliorer les mesures de sécurité. Ce serait certes un atout de demander à la sécurité nationale de surveiller ce qui se passe et d'assurer une partie de la vérification des bagages.

Pour ce qui est de la situation de l'industrie, nous reconnaissons tous que la société Air Canada était déjà dans le pétrin avant le 11 septembre. Il suffit de consulter les coupures de journaux de Transports Canada et de l'industrie pour constater le grand nombre de mises à pied dans la province.

Initiatives ministérielles

Cela ne fait qu'illustrer, à mon avis, ce que nous, de notre caucus et de notre parti, avons toujours soutenu. Ce n'est pas en fusionnant ces deux lignes aériennes sans réglementation aucune qu'on allait sauver le secteur du transport aérien. Si l'on avait décidé de faire quelque chose d'aussi fondamental que de réglementer la capacité nationale, on aurait sauvé les deux compagnies aériennes, à savoir Air Canada et les Lignes aériennes Canadien, si on l'avait fait au plan international avec un marché international fort. Autrement dit, pour tant de voyageurs qui volent à partir de Calgary, il devrait y avoir tant de transporteurs. Au-dessus d'un certain nombre, un autre transporteur pourrait être autorisé à y offrir le service.

Nous ne devrions pas favoriser ce genre de concurrence féroce où deux avions décolleraient l'un après l'autre, et croire que cela se passera sans incident dans l'industrie des transports aériens.

En ce qui concerne Air Canada, M. Milton a fait de nombreuses promesses qu'il n'a pas tenues. J'ai entendu cet homme dire devant beaucoup de gens, employés et autres personnes, qu'il allait faire ceci ou cela et que tout irait pour le mieux. Il a dit qu'il sauverait le monde, que chacun conserverait son emploi et que Air Canada traiterait les employés de Canadien International avec la même équité que les siens. Cela n'a pas été le cas, mais malgré cela, on a essayé d'arranger les choses. La situation n'a pas été des plus faciles.

Qui plus est, même en ces temps particulièrement délicats, où l'industrie est déstabilisée, il continue d'envisager de retirer certains appareils de certains centres régionaux et de lancer une nouvelle compagnie qui coûterait moins cher. M. Milton ferait mieux de se ressaisir. Si nous refusons de voler régulièrement avec sa compagnie d'aviation, pourquoi accepterions-nous de voler à bord d'avions qui lui coûteraient moins cher? La plupart des passagers aériens vous affirmeront qu'on ne saurait obtenir un service de moindre qualité que celui assuré par cette compagnie depuis quelques temps. Les blagues au sujet des bretzels n'en sont qu'un des moindres aspects. Le service n'était déjà pas bon peu de temps avant le 11 septembre.

De ce point de vue, il faut mettre certaines règles en place. J'espère que le marché pourra soutenir cela. En outre, j'espère que sont satisfaits tous ceux qui ont cru dans un marché privé reposant sur le capital, déterminant le ton et le rythme et fournissant tout ce dont nous avons besoin. Les choses ne se sont pas passées comme prévu et cela a mis en péril toute l'industrie canadienne du transport aérien. Cela n'a pas marché.

J'invite le gouvernement, particulièrement en ce moment, à défaut de prendre d'autres dispositions réglementaires, à au moins à réglementer la capacité intérieure et à empêcher les compagnies aériennes de se livrer une concurrence déloyale et de compromettre toute l'industrie. Il faut que la poussière retombe. Il faut brandir le drapeau de danger comme sur les pistes de course. Le drapeau jaune est levé pour tous les concurrents, tant et aussi longtemps que la situation de l'industrie ne se sera pas stabilisée. Voyons comment cela fonctionne. Nous constaterons peut-être que c'est la meilleure chose que nous puissions faire pour l'industrie du transport aérien au Canada.

Pour faire face au ralentissement économique, nous avons suggéré plusieurs mesures au cours des deux dernières semaines. Je félicite le ministre d'avoir été présent à la Chambre tous les jours depuis le début de cette crise. Nous n'apprécions pas toujours ses réponses, mais je dois reconnaître qu'il est présent tous les jours, qu'il supporte de vives critiques et qu'il le fait plutôt élégamment.

Il sait que je n'ai jamais été en faveur de la réduction du montant des baux des aéroports parce que j'ai toujours estimé que si les

compagnies voulaient un système privé, elles pourraient payer le prix du marché.

● (1910)

Toutefois, étant donné la situation dans laquelle se trouve actuellement l'industrie des transports aériens, le gouvernement devrait envisager de réduire le montant des baux de tous les aéroports au Canada et de veiller à ce que les économies ainsi réalisées soient répercutées sur les compagnies aériennes. Encore une fois, c'est dans l'intérêt de chacun.

Le gouvernement devrait accorder une aide plus importante à la société NavCan de façon à ce qu'elle n'ait pas à augmenter ses frais, mais plutôt, espérons-le, qu'elle les diminue. Cela profiterait à tous les aéroports au Canada, et non pas seulement à un petit nombre.

Il est rare que les députés nous entendent parler du report de l'impôt sur les sociétés, mais c'est probablement un cas où l'octroi de prêts ne portant pas intérêt sont le moyen approprié de procéder. Nous vivons une période cruciale. Les règles ont changé le 11 septembre.

Pour ce qui est des travailleurs, le ministre des Finances va devoir se départir d'une partie de sa vache à lait, la caisse d'assurance-emploi que gère la ministre du Développement des ressources humaines. Il aura besoin de l'aide de ses collègues du cabinet. Les fonds de la caisse d'assurance-emploi sont destinés à plusieurs choses. De nombreux députés ont critiqué l'usage qui était fait de ces fonds au fil des ans. Ces fonds ont été utilisés comme partie des recettes générales. En cette période cruciale, ces fonds doivent servir à venir en aide aux travailleurs qui vont être touchés.

Plusieurs syndicats, parmi lesquels le SCFP et le TCA-Canada ont fait des suggestions...

Le Président: Je regrette d'interrompre la députée, mais son temps est écoulé. Je dois donc malheureusement lui couper la parole.

Mme Val Meredith (South Surrey—White Rock—Langley, PC/RD): Monsieur le président, je vais d'abord féliciter le ministre de sa présence et le remercier de nous donner l'occasion de partager avec lui nos réflexions sur l'orientation que le gouvernement devrait prendre par rapport à la crise où se trouve maintenant l'industrie du transport aérien.

Il ne fait aucun doute que le monde de l'aviation s'est transformé le 11 septembre, mais tous les problèmes que nous connaissons maintenant, particulièrement chez Air Canada, n'ont pas nécessairement commencé le 11 septembre.

Franchement, certains problèmes découlent des décisions prises par le gouvernement lors de la dernière crise dans le domaine de l'aviation. Les Canadiens conviendront sûrement, et certains plus que d'autres, que le gouvernement du Canada a une certaine responsabilité financière à l'égard de l'industrie du transport aérien.

Il est bien clair que les Canadiens acceptent le fait que le gouvernement canadien devrait assumer la responsabilité des coûts directs engendrés par les événements du 11 septembre. Il pourrait régler de diverses façons ces coûts directs. Il pourrait verser une certaine somme dès maintenant et fournir une aide additionnelle dans quelques mois, une fois les états financiers vérifiés. L'aide pourrait aussi prendre la forme de garanties ou toute autre forme. Les Canadiens vont accepter le fait que le gouvernement devrait payer les coûts directs.

Beaucoup de mes collègues ont parlé ce soir des questions de sécurité. Les Canadiens veulent que le gouvernement fédéral reprenne le contrôle de la sécurité dans tous les aéroports du pays.

Initiatives ministérielles

Il n'y a que trois pays dans le monde où le gouvernement ne se charge pas de la sécurité dans les aéroports: le Canada, les États-Unis et les Bermudes. Les Canadiens veulent avoir la sécurité de savoir que c'est le gouvernement canadien qui s'occupe de la sécurité dans les aéroports et qui veille à ce que les agents de sécurité soient bien formés et bien rémunérés, de manière à éviter le roulement de personnel caractéristique de la main-d'oeuvre à bon marché.

Cela rassurerait les Canadiens, mais les attentats du 11 septembre nous ont montré qu'il n'y a pas que les pilotes de ligne qui doivent se préoccuper de la question. Ces avions ont été utilisés comme des instruments de destruction. Beaucoup de gens innocents qui étaient tout simplement allés travailler dans des tours à bureaux ont ainsi perdu la vie. Ce n'est donc pas uniquement pour les passagers des avions que la sécurité est nécessaire.

Les Canadiens reconnaîtraient également que le gouvernement a un rôle à jouer pour assurer les aéroports et les sociétés aériennes contre les attentats terroristes s'il n'est pas possible de contracter ces assurances à un coût raisonnable dans le secteur privé. Les Canadiens trouveraient rassurant que le gouvernement veille à ce que les sociétés aériennes et les aéroports soient convenablement assurés contre des catastrophes comme celle qui s'est produite.

Le problème plus préoccupant a trait au manque à gagner que les lignes aériennes pourraient subir ou non. C'est une question plus controversée.

Air Canada s'est fondée uniquement sur les chiffres utilisés dans la loi américaine. Celle-ci permet au gouvernement de subventionner un manque à gagner, mais elle est très précise. C'est pour la période du 11 septembre au 31 décembre. Elle ne s'applique pas au manque à gagner des jours, des mois ou des années à venir. Le gouvernement doit garder cela à l'esprit dans sa réponse.

La question que l'on doit se poser, c'est si le Canada est obligé de s'en tenir aux chiffres américains. Nous ne le faisons sûrement pas dans le secteur agricole. Nous ne subventionnons pas notre secteur agricole au même degré que les Américains subventionnent le leur. On doit se poser la question de savoir si le Canada doit subventionner son industrie au même niveau que le font les Américains avec la leur.

Si Air Canada est en concurrence avec une ligne aérienne américaine pour un vol, disons, entre Toronto et New York, et que la ligne aérienne américaine est subventionnée pour ce vol, serait-il juste qu'Air Canada ou l'autre ligne aérienne canadienne ne le soit pas? D'aucuns diront qu'un certain soutien serait nécessaire. La question est de savoir de quelle manière ce soutien sera accordé. Si c'est sous forme d'assurance, de paiement de coûts directs, de la suppression de mesures de sûreté ou sous d'autres formes, il y a alors des moyens d'aider les lignes aériennes à soutenir la concurrence.

● (1915)

Je suis certes d'avis que les représentants d'Air Canada et tous ceux qui doivent s'occuper de cette question ont le droit de comparaître devant le comité pour faire valoir leur point de vue, de façon que tous les faits, tous les renseignements soient exposés publiquement. S'il faut prendre des décisions et s'il faut qu'elles aient l'appui des Canadiens, ceux-ci ont le droit de connaître l'information qui est présentée.

Si le gouvernement décide d'accorder un secours, et je ne suis pas convaincue que ce soit la décision à prendre, sinon pour les coûts directs et d'autres mesures dont j'ai parlé, il faut en même temps fixer des conditions. Les syndicats doivent accepter de renoncer à la clause de non-licenciement. Toutes les compagnies de transport

aérien du monde doivent se restructurer. Il n'est pas juste qu'une compagnie canadienne puisse même songer à s'y soustraire.

J'éprouve de la sympathie pour tous les employés. Je parie qu'aucune circonscription au Canada ne compte autant d'employés des lignes aériennes que la mienne. Beaucoup seront frappés de plein fouet par toute forme de licenciement, mais je ne peux m'empêcher de demander au gouvernement comment il pourrait faire exception pour une industrie et la protéger contre les licenciements alors qu'il devrait tenir compte du secteur du camionnage, de l'industrie automobile et tous les autres secteurs qui ont été ou peuvent être touchés par les événements du 11 septembre.

Quatorze mille Britanno-Colombiens ont perdu leur emploi à cause des droits imposés sur le bois d'oeuvre, ce qui a été catastrophique pour des localités entières. Ces travailleurs ne méritent-ils pas la même considération que le gouvernement pourrait accorder aux travailleurs des lignes aériennes?

Mon autre inquiétude, que j'ai d'ailleurs déjà soulevée, est la suivante : comment le gouvernement pourrait-il subventionner un transporteur aérien qui concurrence directement un autre transporteur au Canada. Cela reviendrait à subventionner une entreprise pour qu'elle en concurrence une autre, ce qui est très difficile à justifier. Je ne distingue chez Air Canada aucun signe de changement d'attitude à cet égard.

Si le gouvernement décidait de subventionner la compagnie, il faudrait qu'il limite les indemnités versées aux employés à revenu élevé ou aux agents de la compagnie. Il faudrait que le gouvernement examine les récentes opérations boursières des principaux actionnaires d'Air Canada, y compris de son plus grand actionnaire, la Caisse de dépôt et placement, qui aurait réalisé des bénéfices importants pour avoir vendu à découvert des actions d'Air Canada. Autrement dit, elle aurait profité de la baisse des actions d'Air Canada.

Lorsque je compare la valeur à la cote d'Air Canada et celle de WestJet, je ne comprends pas comment il se fait que la principale compagnie aérienne du Canada, le porte-étendard qui a pratiquement le monopole sur de nombreuses routes, vaut le tiers d'un petit transporteur dont les coûts sont faibles. Le gouvernement doit s'interroger sur la gestion d'Air Canada s'il prévoit lui accorder quelque subvention que ce soit.

J'ai mentionné plus tôt que les problèmes d'Air Canada ne découlaient pas tous des événements du 11 septembre. Les actions d'Air Canada, qui s'élevaient à 17,50 \$ en novembre 2000, ont baissé à 6 \$ avant le 11 septembre. Après le 11 septembre, elles ont baissé encore de 2,50 \$, ce qui ne représente qu'une petite partie de cette baisse initiale de 11,50 \$.

L'actuelle valeur marchande d'Air Canada s'élève à 270 millions de dollars. Je dis au gouvernement que le secteur privé pourrait bien facilement s'organiser pour améliorer la gestion de la compagnie. Le secteur privé pourrait prendre la compagnie en charge et la restructurer.

● (1920)

Lorsque nous mettons cela en contraste avec la situation de WestJet, force est de nous demander si ce n'est pas ce qu'il convient de faire.

Initiatives ministérielles

En conclusion, le gouvernement fédéral ne devrait pas prendre une participation dans Air Canada, mais devrait plutôt supprimer les restrictions imposées sur la propriété privée canadienne pour que la compagnie obtienne plus de capitaux. Le recours au secteur privé est la meilleure solution et elle est à portée de main.

Je suis un peu inquiète, car nous ne devrions même pas tenir ce débat. Si nous avions donné au secteur privé plus de possibilités, sans imposer ces limites, la compagnie se serait peut-être débrouillée au fil des ans. Cependant, la décision a été prise il y a quelques années et, maintenant, nous ne devons pas prendre une décision qui empêcherait Air Canada et toutes les compagnies aériennes du Canada d'être viables, bien dirigées, concurrentielles et solvables, qui offriraient de bons emplois durables à leurs employés, qu'elles traiteraient équitablement. À mon avis, la participation du secteur privé permettrait d'atteindre cet objectif. J'exhorte le gouvernement à ne prendre aucune participation dans la société Air Canada.

M. Dennis Mills (Toronto—Danforth, Lib.): Monsieur le Président, le ministre des Transports est sur la sellette depuis le tout début des événements du 11 septembre. Les Canadiens et les députés oublient qu'en trois heures, près de 300 avions qui n'ont pu se rendre à destination en raison de la fermeture de l'espace aérien américain ont dû atterrir dans les aéroports de partout au pays.

En quelques jours, d'autres mesures de sécurité ont été prises, des mesures qui n'ont pas été mentionnées ce soir par certains députés de l'opposition. Je pense par exemple aux chiens détecteurs de drogue qui ont été postés dans les divers aéroports du Canada. Nous ne sommes pas en train de dire ici ce soir que c'est suffisant. Ce n'est pas ce que dit le ministre non plus. Il a d'ailleurs annoncé toute une série d'autres mesures de sécurité qui devaient être prises.

Je trouve très important que les députés aient la chance de faire part de leurs idées, de leurs pensées et de l'opinion de leurs électeurs ici à la Chambre des communes ce soir. Le ministre est ici et je sais que le premier ministre écoute le débat. J'espère qu'il prendra rapidement des mesures pour donner suite aux idées constructives et pratiques proposées, dès demain au Cabinet ou du moins avant la fin de la semaine.

Je commencerai par rapporter une expérience que j'ai vécue vendredi soir. J'ai atterri à Toronto où j'ai hélé un taxi. Par pure coïncidence, je suis tombé sur Nick, un homme qui conduit des taxis depuis des années et qui par pur hasard vit dans ma circonscription. Je lui ai demandé comment allaient les affaires. Il a dit que depuis le 11 septembre, ses affaires avaient baissé de moitié. Lorsqu'une personne gagne de 500 à 700 \$ par semaine et que ce revenu est soudainement réduit de moitié, les députés doivent comprendre que c'est un coup important pour le système, pour la famille, pour la facture d'épicerie et pour les paiements à faire.

Je rappelle au ministre des Transports que le débat de ce soir ne se limite pas à Air Canada et à l'industrie aérienne. Il est question, non pas des centaines, mais des milliers de PME qui sont touchées par les activités de l'industrie aérienne.

Quand 20 vols quotidiens New York-Toronto sont tout d'un coup réduits à trois, les effets se répercutent sur la personne qui ne peut pas demander plus de fonds à son directeur de banque. La plupart des gens ne peuvent pas demander à leur directeur de banque l'argent qui leur manque jusqu'à ce que le Cabinet et la Chambre des communes décident du sort de l'industrie aérienne au Canada. La réalité est différente. Les banques ne fonctionnent pas comme cela. Elles accordent du temps à l'industrie aérienne et aux grandes sociétés, mais pas aux milliers de PME.

Je supplie le ministre des Transports, le premier ministre et les membres du Cabinet de traiter rapidement ce dossier. Je ferai des recommandations précises ce soir, parce qu'il faut user d'imagination. Il faut essayer de formuler des propositions créatives, constructives et réalistes.

Je ne partage pas toutes les idées de la députée qui me précède, qui représente la circonscription de South Surrey—White Rock—Langley. Tout le monde sait que j'ai toujours été favorable à l'intervention gouvernementale.

• (1925)

La confiance des consommateurs pose un défi national. Quiconque mettrait en doute la perte de confiance que les consommateurs ont dans les compagnies aériennes actuellement n'est pas allé dans un aéroport ou n'a pas voyagé en avion. La confiance des consommateurs dans l'industrie aérienne est ébranlée, et nous devons faire quelque chose. Je propose ce qui suit en vue de la rétablir.

Premièrement, nous devrions faire preuve de créativité et trouver le moyen de consentir des réductions de 50 p. 100 des tarifs passagers pour les jeunes de 25 ans et moins et les aînés de plus de 60 ans. Cela encouragerait les gens à voyager en avion, non seulement avec Air Canada mais avec tous les transporteurs du pays. Cela aurait un effet domino sur l'industrie touristique et l'unité nationale. Le Comité des transports pourrait faire de telles recommandations, mais le temps presse. La réduction viserait uniquement les vols intérieurs sur une période de huit mois et ne s'appliquerait pas à la période des fêtes de Noël et de Pâques.

Nous devons inciter les gens à voyager en avion. J'ai beaucoup de respect pour le président Bush. Il essaie de motiver les Américains en leur disant d'aller passer la fin de semaine prochaine à Disneyland. Cela ne suffit pas. Nous devons créer des incitatifs. C'est là où je ne suis pas d'accord avec ma collègue de South Surrey—White Rock—Langley dont le parti s'oppose à des incitatifs gouvernementaux.

Deuxièmement, j'appuie Air Canada depuis le premier jour où j'ai mis les pieds dans la Chambre, et je continuerai de le faire. Il y a deux ans, Air Canada a obtenu le titre de meilleure compagnie aérienne au monde. Elle traverse une période extrêmement difficile depuis le 11 septembre, mais je pense que les deniers publics qui serviraient à stabiliser la situation d'Air Canada devraient être échangés contre des actions.

Le ministre de l'Industrie serait responsable de ce volet. J'espère que ce ministre, qu'on appelle parfois Capitaine Canada, accepterait de stabiliser la situation d'Air Canada, même s'il fallait en faire de nouveau une société d'État. C'est mon point de vue. Je sais que certains ne l'aimeront pas, mais je l'exprime quand même. Je saisis la merveilleuse occasion que me fournit le débat de ce soir.

Troisièmement, la députée de Surrey-Sud—White Rock—Langley a dit une chose ce soir avec laquelle je suis tout à fait d'accord. Elle a dit qu'on ne pouvait s'occuper seulement d'une compagnie aérienne. Dans les semaines à venir, il nous faut prendre des mesures propres à stimuler toutes les industries et chaque secteur de l'économie. Même avant le 11 septembre, nous savions que notre économie était un peu fragile.

Je pense que mes collègues de l'Alliance vont aimer cette idée, à laquelle je prie le ministre des Finances et tous les députés de réfléchir. Comme mesure générale énergique pour stimuler l'économie, je propose de dépenser la TPS d'un an.

Initiatives ministérielles

Cela injecterait une dose de confiance dans toute l'économie. Tous les secteurs seraient touchés. Une telle mesure pourrait empêcher de nombreuses industries de céder à la tentation de licencier des travailleurs canadiens. Les contribuables et le gouvernement finissent par payer pour tous les emplois perdus, par le biais de divers programmes gouvernementaux.

• (1930)

Le plus beau avec cette mesure, c'est que nous n'avons pas besoin de consulter les provinces. Nous n'avons pas besoin non plus de consulter les municipalités. Il suffit de soumettre cette proposition à la Chambre. Quel député ne serait pas d'accord avec ce moyen de relancer l'économie et de stimuler chaque secteur?

Évidemment, cela ébranlerait un peu le ministre des Finances, parce qu'il est pratique courante ici de demander d'où viendra l'argent. Cependant, si nous ne faisons rien maintenant, nous pourrions avoir à revenir dans huit mois pour demander d'autre argent. Prenons notre courage à deux mains et agissons tout de suite.

M. Jason Kenney (Calgary-Sud-Est, Alliance canadienne): Monsieur le Président, comme toujours, je suis certain que le ministre des Finances se réjouira de la dernière suggestion du député de Toronto—Danforth. Il a la réputation d'être un des rares innovateurs stratégiques parmi les députés d'en face. C'est une réputation tout à fait méritée.

Je suis heureux de participer à ce débat exploratoire. Je remercie la Chambre de me donner l'occasion de me joindre à mon collègue s'il accepte de faire des pressions au caucus libéral en vue d'un impôt uniforme ou un impôt unique, selon le cas. Je remercie le gouvernement ainsi que tous les partis de nous permettre de soulever cette question, car l'industrie du transport aérien est un élément central de l'économie moderne, surtout dans un pays aussi vaste que le nôtre.

À titre de Canadien qui passe de nombreux jours et des douzaines d'heures chaque mois dans des avions, je suis à même de comprendre particulièrement bien l'importance capitale que revêt l'industrie du transport aérien pour la circulation des biens, des services et des êtres humains dans notre pays. Je n'envie pas la situation délicate dans laquelle se trouve le ministre des Transports, même si, dans une large mesure, ce sont ses politiques et celles du gouvernement qui sont à l'origine de la situation difficile dans laquelle ils se trouvent actuellement.

Tout d'abord, en ce qui concerne les conséquences économiques immédiates découlant de la tragédie du 11 septembre, mes collègues de l'opposition officielle et moi appuyons en principe l'idée selon laquelle tous nos transporteurs aériens, et non pas seulement Air Canada, la société qui détient le monopole principal, mais bien tous les transporteurs aériens qui ont subi des préjudices économiques directs à la suite de la fermeture de notre espace aérien et de l'interruption de la circulation aérienne commerciale du 11 au 13 septembre, devraient être indemnisés pour ces pertes, voire pour toute autre perte qu'ils peuvent démontrer avoir été attribuable à cette fermeture.

Nous n'avons pas encore été informés, à tout le moins, nous les députés de l'opposition, du genre de pertes que les compagnies aériennes peuvent avoir subies. Je crois comprendre, à la lumière de certains rapports, que ces pertes pourraient être de l'ordre de 100 millions de dollars pour Air Canada et de plusieurs douzaines de millions de dollars pour les transporteurs aériens de moindre envergure.

Cela semble raisonnable, parce que les transporteurs fonctionnent avec des marges bénéficiaires très minces et que, pour pouvoir

mener leurs activités, ils sont tributaires de la décision du gouvernement d'autoriser l'ouverture de l'espace aérien. Pendant deux ou trois jours, l'espace aérien a été fermé et ils n'ont pas pu fonctionner ni générer de revenus. Parce que, de toute évidence, c'est l'interdiction de la circulation aérienne commerciale à la suite d'une urgence nationale et continentale qui les en a empêchés, je crois que tous les partis et tous les Canadiens appuieraient en principe une indemnisation limitée aux conséquences directes de cette situation.

Nous serions aussi favorables à l'idée d'un appui financier convenable de la part du gouvernement pour une sécurité additionnelle imposée aux compagnies aériennes au moyen d'une réglementation fédérale. Tous les Canadiens s'attendent évidemment à ce que le gouvernement se lance dans un examen global de la sécurité aérienne. Nous estimons que le gouvernement n'a pas pris assez vite certaines mesures évidentes, certainement pas aussi vite que le gouvernement américain.

Des coûts en découleront. Si les coûts résultent d'un mandat fédéral de protéger les Canadiens et de promouvoir la sécurité publique, mes collègues et moi-même approuverions une indemnisation fédérale limitée pour certaines mesures de sécurité additionnelles.

Je suis troublé, toutefois, par le jeu des manoeuvres de couloirs et la recherche d'intérêts spéciaux, par les activités de maximisation de la rente, si vous voulez, de la part d'Air Canada en particulier. Nous comprenons, sur la foi de certains rapports, que la société Air Canada a demandé au gouvernement quelque 2 milliards de dollars pour la renflouer avant la catastrophe du 11 septembre et que, peu après celle-ci, le PDG d'Air Canada a monté la barre à 3 ou 4 milliards de dollars.

• (1935)

C'est à se demander si M. Milton s'est servi de l'inquiétude et de la compassion de la population par suite de la catastrophe du 11 septembre comme levier politique pour siphonner davantage de deniers publics du gouvernement fédéral. Je crois que la question est importante. Il est plutôt troublant que sa compagnie ait voulu profiter des largesses de l'État avant cet événement pour ensuite demander deux fois plus d'argent.

À l'instar de mon collègue, le député de Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam, je crois que notre industrie du transport aérien doit être forte et vivante.

Ne nous leurrions pas, toutefois! Nous n'avons pas une industrie aérienne forte au Canada. Par suite de l'inertie et de la politique gouvernementales, nous avons un monopole de fait, un monopole virtuel, de la société Air Canada, dans une industrie fortement réglementée. Nous avons des pratiques prédatrices de fixation des prix. Nous avons une compagnie qui, tout en exerçant un monopole virtuel, réussit quand même à perdre de l'argent trimestre après trimestre et mois après mois, au lieu de prendre les difficiles décisions de gestion qu'elle doit prendre pour offrir les services et réaliser des profits ou du moins cesser d'accuser des déficits trimestriels. C'est une question de gestion dont les contribuables canadiens ne devraient pas faire les frais.

Initiatives ministérielles

C'est une économie de marché énorme et complexe, représentant des billions de dollars et comptant un grand nombre d'industries et de sociétés de taille. Si nous acceptons la prémisse de la demande de renflouement d'Air Canada d'environ 2 milliards de dollars—je pense d'ailleurs que cette demande est maintenant revenue à 2 milliards de dollars, ce qui fait que nous nous demandons vraiment sur quoi elle repose—nous créons un précédent laissant croire que le gouvernement du Canada et le Trésor public seront disponibles pour appuyer et renflouer les sociétés en difficulté dans n'importe quel secteur de l'économie. En principe, c'est tout à fait erroné. Chaque jour, malheureusement, des douzaines, si ce n'est des centaines de petites entreprises et d'entrepreneurs font faillite, perdent leur clientèle, doivent licencier des employés et doivent se priver de revenus pour essayer de survivre dans le marché.

J'estime qu'il serait erroné de compromettre le gouvernement fédéral et les contribuables en finançant une industrie en particulier, une société monopoliste donnée, aux dépens de tous les autres contribuables et entrepreneurs de même que des petites et des moyennes entreprises de divers secteurs, notamment du secteur des transports, qui luttent jour après jour pour survivre, pour payer les salaires de leurs employés et pour faire un bénéfice. Il faut traiter tous les secteurs de l'économie avec équité et ne pas nous compromettre en faveur d'un secteur en particulier.

Nous serions contre l'octroi d'une aide financière indéterminée à n'importe quelle entreprise. Notre opposition ne concerne pas qu'Air Canada. Cette situation nous apporte une nouvelle preuve de la nécessité de revoir la politique gouvernementale concernant l'industrie des transports en vue d'accroître la concurrence. Compte tenu des événements du 11 septembre, j'espère que le gouvernement favorisera la mise en place d'une politique continentale de sécurité comprenant une frontière commune et un périmètre commun, et que nous pourrions également compter sur une politique des transports qui sera commune. J'ose espérer que le gouvernement envisagera de permettre aux transporteurs américains de soutenir sur un pied d'égalité la concurrence de leurs contreparties canadiennes, pour offrir aux consommateurs canadiens des choix et des services meilleurs.

Mon collègue, le porte-parole de l'opposition en matière de transports, a traité d'un certain nombre de questions concernant la sécurité. Inutile de revenir là-dessus. Je dirai simplement, en conclusion, que nous traversons une période passablement difficile. Je crois que nous allons vers une récession. Nous avons connu une croissance négative lors du dernier mois du deuxième trimestre et du premier mois du troisième trimestre. Du fait des événements du 11 septembre, je ne doute nullement que nous soyons en récession, au Canada comme ailleurs dans le monde. En fait, la Banque de la Nouvelle-Écosse prévoit que le gouvernement connaîtra un déficit budgétaire de 5 milliards de dollars au cours de l'exercice 2002-2003.

● (1940)

Cela signifie que le moment est venu d'opérer des choix difficiles. Il est impératif d'investir des ressources publiques plus importantes dans des domaines concernant la sécurité nationale, par exemple la défense nationale, où nous dépensons moins que tous les autres pays membres de l'OTAN, exception faite du Luxembourg, le SCRS, où les dépenses consacrées au renseignement sont relativement les plus faibles de tout grand pays industrialisé, ou la GRC, qui a subi d'importantes coupes sombres. Ce sont là autant de domaines de la plus haute importance et nous ne pouvons pas justifier de renflouer des entreprises ou de favoriser des sociétés parasites à un moment comme celui-ci où les ressources publiques doivent être consacrées à

la sécurité nationale. J'espère que le gouvernement saura bien choisir ses priorités dans ses futures décisions à ce sujet.

[Français]

M. Mauril Bélanger (Ottawa—Vanier, Lib.): Monsieur le président, j'aimerais prendre les quelques minutes qui me sont offertes pour parler essentiellement de trois sujets.

Tout d'abord, le ministre a dû s'absenter et il m'a demandé de le mentionner. Il s'excuse, mais il doit participer à une réunion et il sera de retour par la suite. Son secrétaire parlementaire, le député de Chicoutimi—Le Fjord, est ici et il prend bonne note des discussions que nous avons ce soir.

● (1945)

[Traduction]

La première question que je voudrais aborder brièvement est celle de la sécurité de notre réseau de transport aérien. J'admets volontiers que je ne suis pas un expert en la matière, et je ne vais pas m'aventurer à donner des conseils sur ce qu'il conviendrait de faire pour l'améliorer. On reconnaît dans tout le Canada qu'il faut apporter des améliorations. Ceux qui connaissent mieux le domaine donneront de bons conseils, et nous améliorerons le système.

[Français]

Par contre, il semble qu'il se soit dégagé un consensus, partagé partout au pays, à savoir que le gouvernement doit reprendre le rôle premier dans les questions de sécurité du transport aérien.

Tous les gens à qui j'en ai parlé depuis les incidents du 11 septembre, les horreurs du 11 septembre, s'entendent pour dire que le gouvernement doit s'assurer de voir à ce que les mesures sécuritaires de nos aéroports et de nos transporteurs aériens soient les meilleures possibles. Le gouvernement, en tant que tel, a un rôle à jouer dans ce domaine. Il faut reprendre ces responsabilités et demander à la GRC d'être présente, ainsi de suite. Cela, c'est la première constatation, je pense, que la plupart des Canadiens partagent et certainement les gens du comté de Ottawa—Vanier à qui j'ai eu l'occasion d'en parler.

[Traduction]

La deuxième question dont je veux parler concerne les sociétés d'assurance. Quelques jours après les horreurs du 11 septembre, elles ont décidé de ne plus offrir la protection en cas de guerre et de terrorisme. Ce comportement me semble méprisable. Je songe aux sociétés dont l'activité consiste à offrir une protection et qui décident soudain, unilatéralement, qu'elles ne l'offrent plus, quel que soit le niveau des primes.

Au fond, cela a obligé les gouvernements à intervenir, sans quoi tout le système se serait effondré. Je félicite donc le gouvernement d'être intervenu et d'avoir donné un délai de 90 jours à l'industrie pour trouver une autre solution.

J'espère que, à la recherche de solutions, nous envisagerons une sorte de régime d'auto-assurance auquel participeraient tous les partenaires du transport aérien, que ce soit par l'entremise du gouvernement ou d'un autre mécanisme. J'espère que, à ce moment-là, nous examinerons les trois autres produits que ces sociétés d'assurance ont maintenus et que, peut-être, nous donnerons à cette co-entreprise, à ce mécanisme d'auto-assurance coopérative que nous aurons conçu, la possibilité de les offrir.

Il est inacceptable que le secteur privé, que bien des députés d'en face portent aux nues, suppriment sa couverture d'assurance en temps de crise et de graves difficultés. Je n'aurais jamais cru les entreprises canadiennes capables d'un tel comportement. Ce ne sont pas des sociétés canadiennes, ce sont des multinationales je suppose et trois d'entre elles contrôlent à elles seules le marché à l'échelle internationale. J'espère que nous avons tiré leçon de cet événement et que nous avons appris qu'il ne faut pas faire confiance aux monopoles.

La question de l'assurance en est une que je veux porter à l'attention du gouvernement car j'espère qu'il va intervenir énergiquement auprès de ces sociétés et les réprimander pour leur comportement.

[Français]

Le troisième élément, c'est Air Canada lui-même. Je suis de ceux qui ont souvent critiqué Air Canada, je le reconnais, soit à cause de sa désinvolture, soit à cause de son manque de service, soit à cause d'un employé ou de ses représentants. J'avoue que je ne suis pas toujours heureux, même aujourd'hui, de son comportement, surtout qu'il a indiqué désirer venir cogner à la porte du gouvernement pour recevoir trois à quatre milliards de dollars du portefeuille public. C'est descendu à deux milliards. C'est un comportement que je trouve pour le moins répréhensible.

Cela dit, je crois qu'il est absolument impératif qu'un pays comme le nôtre, qui se veut un pays de commerce, un pays qui négocie et qui fait du commerce partout dans le monde, ait un transporteur national. Je crois que cela s'impose.

[Traduction]

Nous avons besoin d'un transporteur national. C'est une nécessité pour une nation commerçante. En conséquence, nous devons traiter avec Air Canada ou en inventer un autre. Pour le moment, Air Canada est notre transporteur national et je crois qu'il serait néfaste pour notre économie et notre réputation internationale de lui interdire de voler. Je suis d'avis que nous devons à un moment donné et d'une certaine façon aider Air Canada à se restructurer et à continuer d'occuper l'espace aérien que les Canadiens souhaitent occuper.

• (1950)

[Français]

Que faire? D'un côté, cette compagnie nous demande de l'argent; de l'autre côté, nous ne voulons pas lui donner de chèque en blanc, et là-dessus je suis d'accord. Il n'est pas question de donner un chèque en blanc à Air Canada, et je pense que le gouvernement a été assez clair à ce sujet.

À mon avis, il faut faire preuve d'un peu d'imagination. Je veux reprendre une des suggestions faite par mon collègue de Davenport. Nous devrions faire un investissement dans Air Canada. Je ne pense pas que nous devrions acheter les actions d'Air Canada qui sont présentement inscrites à la bourse.

[Traduction]

La société Air Canada compte environ 120 millions d'actions en circulation. Leur valeur à la fermeture aujourd'hui se chiffrait à 3,35 \$ je crois, de sorte que son capital s'élevait à quelque 400 millions de dollars. Je ne propose pas que le gouvernement du Canada achète ces actions, qu'il rachète Air Canada. Je dis que le gouvernement devrait songer à investir dans le capital-actions, sous forme d'actions rachetées, et qu'il pourrait investir considérablement de cette façon avant d'accorder des garanties d'emprunt ou de prendre d'autres mesures semblables. On pourrait mettre en œuvre tout un train de

Initiatives ministérielles

mesures pour soutenir Air Canada, tout en protégeant la population canadienne et l'argent des contribuables.

[Français]

Je suggère que l'on considère que le gouvernement songe sérieusement à un genre d'investissement pour lequel il recevrait des actions du Trésor, et d'obtenir ainsi des sièges à la table du conseil. Je dis bien « des » sièges.

[Traduction]

Je crois qu'il est assez important que le gouvernement obtienne, grâce à ce processus, des sièges, et je dis bien des sièges, au conseil pour aider à la restructuration d'Air Canada. Par exemple, si sa participation au conseil était assez importante, le gouvernement pourrait pousser Air Canada à se retirer des circuits où la concurrence est déloyale ainsi que des secteurs impliquant des transporteurs régionaux et des transporteurs à faibles coûts lorsqu'il y a d'autres sociétés au pays prêtes à s'en occuper. Air Canada pourrait alors se concentrer sur les vols de grande distance au Canada et bien sûr sur les circuits internationaux, ce qui correspond à ce que nous sommes en droit de nous attendre d'un transporteur national. C'est la première chose que j'aimerais encourager le gouvernement à faire. Je ne suis d'ailleurs pas le seul à penser ainsi.

[Français]

Deuxièmement, il faudrait des garanties de prêt, ce qui va de soi, surtout si on a un investissement majeur dans Air Canada.

Troisièmement, je pense qu'il serait peut-être temps d'agir rapidement pour offrir aux employés d'Air Canada—du moins ceux qui restent, c'est malheureux qu'il en reste beaucoup moins qu'auparavant—un incitatif d'achat d'actions d'Air Canada, de façon à ce que eux aussi soient à la table pour protéger leurs intérêts.

[Traduction]

Un régime actionnariat des employés pourrait favoriser les placements en actions dans la société Air Canada et avoir une certaine valeur, à tout le moins pour les employés qui restent à la société. Cela aurait pu être utile pour ceux qui ont appris qu'ils n'y seraient plus employés.

Ce sont là certaines des mesures que le gouvernement devrait envisager à mon avis: des placements en actions, certaines garanties d'emprunt et très certainement un régime d'actionnariat pour les employés. De même, en siégeant au conseil, nous pouvons réorganiser Air Canada et participer à sa restructuration. Le gouvernement a démontré qu'il pouvait être un bon gestionnaire. Un partenariat entre le secteur privé et le secteur public nous aiderait à faire deux choses. Du point de vue privé, Air Canada se préoccupe de maximiser la valeur pour l'actionnaire. C'est son travail de le faire. Toutefois, du point de vue privé, nous sommes ici pour nous occuper du public.

[Français]

Je crois qu'un partenariat privé-public, à l'heure où Air Canada vit des moments très difficiles pour les quelques prochaines années, serait une façon d'assurer que l'on ne fait pas que maximiser la valeur de l'actionnaire et la rentabilité, mais qu'on s'occupe aussi d'un service au public canadien. Il est important que l'on ait un transporteur national.

Initiatives ministérielles

En passant, on pourrait s'assurer qu'Air Canada revoie le pourcentage qu'elle donne aux agents qui vendent ses billets. Très récemment, il y a eu une décision à cet égard. Air Canada a été très dure envers les agents de voyage qui vendent des billets d'avion. On pourrait ainsi forcer Air Canada à revoir cette formule envers les agents de voyage, qui est à mon avis abusive.

Ce sont là essentiellement les idées que je voulais mettre de l'avant. C'est une situation très difficile et j'espère que la sagesse primera.

M. Paul Crête (Kamouraska—Rivière-du-Loup—Témiscouata—Les Basques, BQ): Madame la présidente, je suis heureux de prendre la parole ce soir dans le cadre de ce débat. Je voudrais rappeler la teneur de la motion comme telle. Elle demande ce qui suit:

Que le comité prenne note des difficultés éprouvées par l'industrie aérienne canadienne.

Je pense qu'il est important de bien situer les difficultés antérieures au 11 septembre de celles découlant du 11 septembre. Je pense que s'il n'y avait pas eu les événements du 11 septembre, la Chambre ne se serait pas réunie pour régler les problèmes d'Air Canada, les problèmes passés que l'on connaît, les problèmes de gestion et les problèmes qu'ils ont et que l'on a rencontré concernant le respect des langues officielles et le respect du service en région. C'est bien possible que cette compagnie, avec le type de services qu'elle donne en région, ait des problèmes financiers importants. C'est toujours nécessaire d'avoir des clients en affaire pour réussir et, en bout de ligne, faire de l'argent.

Mais si on a, comme on l'a fait dans les dernières années, désorganisé les services et fait en sorte que c'était de moins en moins pratique d'utiliser l'avion, on a des difficultés qui étaient là avant le 11 septembre et qui ne doivent pas, quant à moi, faire partie des nombreux efforts à faire pour régler la situation actuelle à Air Canada et dans toute l'industrie aérienne canadienne.

Que s'est-il passé depuis le 11 septembre, depuis ces événements terribles qui sont arrivés? Finalement, l'attaque terroriste a créé une peur qui a eu pour conséquence une perte de clientèle importante à l'intérieur du Canada, d'une clientèle qui vient de l'extérieur du Canada et, finalement, d'une clientèle mondiale qui a été et qui est encore traumatisée par ces résultats. Je pense qu'il y a un effort à faire de ce côté. L'effet le plus néfaste que l'on ressent aujourd'hui concernant cette perte de clientèle, ce sont les pertes d'emplois que l'on voit partout et qui se comptent maintenant en milliers.

La société se disait depuis plusieurs années: «Les gouvernements, moins il y en a, mieux c'est». On se rend finalement compte que c'est important qu'on ait un État qui existe vraiment, qui soit réel et qui puisse intervenir pour faire respecter les choses. Aujourd'hui, on a par exemple entendu dire que la sécurité devrait vraiment être la responsabilité du gouvernement et qu'on devrait s'assurer que les agents de sécurité soient bien formés, que le personnel qui est engagé soit bien payé et ait aussi la formation nécessaire pour remplir ses fonctions.

Je pense que ce sont des conditions de base essentielles parce que ce qu'il faut faire, c'est de ramener les gens à prendre l'avion. Il faut qu'on leur dise qu'on prend l'avion. Les députés qui voyagent à travers le Canada depuis le 11 septembre ont recommencé à prendre l'avion. Il y a d'autres personnes qui le font et il va falloir le faire connaître. Je pense qu'il y a un effort à faire du côté de la promotion et de la publicité pour dire que oui, c'est effectivement redevenu sécuritaire. Mais comme toujours, en marketing, il ne faut pas offrir des choses qu'on ne peut pas garantir. Si on assure qu'on va avoir un

système sécuritaire, il faut avoir pris les moyens à l'avance pour corriger la situation et pour que cela se fasse.

On a également à faire une évaluation très serrée des pertes. Quelles sont les conséquences des événements du 11 septembre et de l'attaque terroriste? Quelles sont les véritables conséquences sur l'industrie aérienne canadienne? Les compagnies ont-elles toutes été touchées et pas seulement Air Canada? Faut-il les considérer dans cette situation-là? Il faut aussi de façon importante se rendre bien compte qu'il y a là un test terrible sur nos programmes sociaux.

Rappelons que depuis plusieurs années, on a coupé en matière d'assurance-emploi de façon nette, très forte et un peu sauvage. Aujourd'hui, on se rend compte qu'il faudrait, devant des circonstances comme celles-là, qu'on trouve une solution d'urgence. Il faudra également, je pense, une solution à long terme, afin de se rendre compte que nos programmes sociaux doivent servir non seulement pour les gens de l'industrie aérienne qui vivent une situation catastrophique, mais aussi pour les autres qui sont touchés par cette situation.

L'industrie touristique n'a pas la force de lobbying que peut avoir Air Canada parce qu'elle est souvent composée de plusieurs petites entreprises. Aujourd'hui, on ressent qu'il y a moins de touristes en provenance des États-Unis et de l'Europe. Pourquoi l'industrie touristique n'aurait-elle pas elle aussi droit à une forme d'aide gouvernementale? C'est aussi indépendant de sa volonté que ce l'est pour Air Canada. Il faut donc considérer ces éléments.

En ce qui concerne le régime de l'assurance-emploi, je demandais cet après-midi à la secrétaire parlementaire de la ministre du Développement des ressources humaines si effectivement le ministère allait accepter de souscrire au principe du temps partagé. Il semble y avoir une ouverture de ce côté et il faudrait qu'elle soit présente pour tous les autres secteurs industriels touchés par la situation actuelle. Nous ne voulons pas une réponse comme celle qu'on a eu aujourd'hui et qui disait: «On va faire du cas par cas».

● (1955)

Est-ce que du cas par cas signifie que la compagnie qui est importante et qui fait du lobbying va gagner des points et que les petites entreprises qui n'ont pas la même force et les mêmes entrées auprès du gouvernement ne le pourront pas? Je pense qu'il faut une décision gouvernementale qui soit claire, nette et précise. Il faut un engagement du gouvernement disant: oui, nous allons rendre le transport aérien sécuritaire; oui nous allons vous démontrer qu'il est sécuritaire; et oui nous allons aider, de façon identique tous les secteurs industriels qui sont touchés, et qui le seront encore malheureusement au cours des prochains mois, par les événements du 11 septembre.

Nous avons là un ensemble de situations demandant une approche beaucoup plus dynamique que celle qu'a montrée le ministre ce soir. J'ai été très déçu car cet après-midi, pendant la période des questions orales, on nous disait: «Attendez le débat. On va voir ce que cela va donner comme résultat.» Ce soir, on nous parle de choses très factuelles, très pratiques, mais qui ne s'attaquent pas au problème de fond et à la question que l'on a sur la table.

J'aimerais bien que quelqu'un du gouvernement vienne nous dire si les suggestions faites par un député libéral, disant qu'il faudrait baisser les prix pour tous les jeunes et toutes les personnes âgées, ce sera la position du gouvernement. On a hâte de le savoir.

Initiatives ministérielles

C'est encore un peu de l'interventionnisme. On va essayer de cibler et créer de la bureaucratie. Ce qu'il faudrait fondamentalement, c'est de ramener les clients dans les avions, qu'ils aient à nouveau le goût de les utiliser. C'est un service adéquat, un service rapide, un service qui fonctionne bien. Il faudra donner les services répondant à ce besoin des consommateurs.

Demain matin, même si on demandait à tout le monde de prendre les avions d'Air Canada dans les régions du Québec, notre problème est qu'il y a peu de vols. Il y a très peu de considération pour le client. Il y a beaucoup de difficultés pour obtenir de se rendre à une heure raisonnable. Quand on a une correspondance, la réalité devient effrayante. C'est plus rapide d'aller d'Ottawa à Rivière-du-Loup en voiture que de prendre l'avion à Ottawa pour arriver à Rivière-du-Loup. C'est une réalité. C'est un exemple concret et cela doit être vu dans la relance que l'on veut assurer à Air Canada et à tout le secteur de l'industrie aérienne canadienne.

J'espère que le débat de ce soir servira au gouvernement à se rendre compte qu'il y a une attente de leadership dans la population pour qu'elle puisse croire que la sécurité est assurée, croire à nouveau que c'est un moyen de transport efficace. Il faut que le bouche à oreille recommence à fonctionner, que l'on sache que c'est intéressant de prendre l'avion lorsque c'est possible et qu'on le fasse aussi pour les autres secteurs d'activités.

Cela me paraît être pour l'instant des lignes importantes. Il faut avoir de la sympathie pour les employés touchés. Ce n'est pas seulement l'emploi qui est perdu, cela a un effet sur la famille, un effet d'entraînement qui sera ressenti par le dépanneur du coin. Cela aura un effet de ralentissement sur l'ensemble de l'économie. Si nous tenons compte de l'ensemble de ces idées, si le gouvernement exerce le leadership que l'on souhaite, je pense qu'on pourra traverser cette crise et qu'on en viendra à une solution qui fera qu'on aura à nouveau une économie en santé. On aura fait disparaître à la source la peur mise par le terrorisme dans la tête et dans le coeur de tous les gens.

Je pense que c'est là notre cible fondamentale. Il faudrait le faire pour bien prouver que les terroristes n'ont rien gagné avec leurs attentats du 11 septembre, que nous allons traverser cela, que nous réussirons à renverser la vapeur et à redonner confiance à toute la population pour qu'elle utilise l'industrie aérienne et que cela soit à l'avantage des résidents du Québec ou du Canada.

• (2000)

[Traduction]

M. Shawn Murphy (Hillsborough, Lib.): Madame la présidente, je suis heureux de pouvoir intervenir dans ce débat exploratoire sur les difficultés qu'éprouve actuellement l'industrie canadienne du transport aérien. Notre industrie aérienne a à affronter des défis à long et à court termes.

Il faudrait les aborder séparément. Nous ne devrions pas mêler les pommes et les oranges. Les défis à court terme résultent de la baisse spectaculaire de l'appétit du consommateur pour les voyages par avion, surtout les vols internationaux, résultant des attentats terroristes qui se sont produits le 11 septembre à New York et à Washington ainsi qu'en Pennsylvanie.

• (2005)

Avant d'aborder la question de l'aide financière dont beaucoup d'entre nous ont parlé ce soir, la première chose dont il faut s'occuper consiste à donner aux consommateurs une confiance totale dans la sécurité de notre système de services aériens. Le système canadien est sûr et doit l'être. Le Canada a une réputation enviable en matière de sûreté et de sécurité aériennes et est résolu à améliorer cette

réputation. Le système n'est cependant pas parfait et il faut lui apporter des améliorations.

Le Canada et tous les autres pays dans le monde prennent des mesures extraordinaires pour améliorer le système. Il faut apporter des modifications à la sécurité des aéroports et à celle des voyages par avion. Il faut donner aux équipages une formation accrue pour intervenir en cas d'actes terroristes; avoir davantage recours à une technologie ultramoderne; assurer une séparation complète entre la cabine de pilotage et les zones réservées aux passagers; faire l'identification et la poursuite à l'échelle mondiale des terroristes notoires ou des gens qui ont été associés dans le passé à des terroristes notoires; et prévoir des peines accrues pour les voyageurs et, plus important, pour les compagnies qui exercent leurs activités dans nos aéroports canadiens à l'égard de toute infraction aux règles de sécurité aérienne.

On a dit ce soir que beaucoup de ces mesures étaient actuellement mises en application. Je félicite le ministre des Transports pour les mesures qui ont été prises jusqu'à présent.

Je suis en faveur de la privatisation de nos aéroports. Je n'ai rien ni rien entendu qui me convainc que le gouvernement du Canada est plus apte à gérer les aéroports du pays que ne le sont les entreprises privées qui le font à l'heure actuelle.

Des améliorations ont été apportées, notamment en ce qui a trait aux difficultés financières de nos petits aéroports. Le gouvernement du Canada doit adopter des règles et les appliquer. Ce dont l'industrie aérienne canadienne a maintenant besoin, c'est d'un retour aux niveaux de vols normaux.

Le trafic aérien se rétablira. Nous constatons déjà des signes encourageants, notamment en ce qui concerne les vols intérieurs, qui confirment que le nombre de voyageurs augmente lentement. Immédiatement après le 11 septembre, le trafic a diminué de 60 p. 100. Aujourd'hui, à ma connaissance, le trafic est en baisse d'environ 20 p. 100 et décroît de jour en jour.

En ce qui concerne l'aide financière à Air Canada, je dois recommander d'y aller prudemment. Avant de prendre toute décision, il faudra tenir compte du fait qu'Air Canada a perdu 108 millions de dollars au deuxième trimestre de l'année. C'est presque un million de dollars par jour durant cette période.

Robert Milton, le président et directeur général, a annoncé qu'Air Canada devait adopter un nouveau plan d'affaires et licencier quelque 4 000 employés. Il a annoncé cela avant le 11 septembre.

Nombre des engagements pris par Air Canada au cours de la prise de contrôle des Lignes aériennes Canadien International et insérés dans le projet de loi C-26 étaient gravement menacés avant le 11 septembre. Tout plan d'indemnisation devrait être fondé sur les pertes subies directement à cause des attentats du 11 septembre, et être offert à toutes les compagnies aériennes exerçant leur activité au Canada. C'est la solution à court terme.

Contrairement à mes collègues, je m'oppose à ce que le gouvernement du Canada devienne actionnaire majoritaire d'Air Canada. Une compagnie aérienne appartenant au gouvernement serait gênante, non économique et inefficace. Elle ne disposerait pas de la flexibilité voulue pour réussir dans l'industrie aérienne complexe d'aujourd'hui.

Initiatives ministérielles

Contrairement à mes collègues, je m'oppose à ce que le gouvernement du Canada achète des actions d'Air Canada. Ce serait certes plaisant sur le plan politique à court terme, mais cela causerait de grandes difficultés au gouvernement du Canada. Je pense qu'il sera difficile à convaincre le public que ce n'est pas le gouvernement du Canada qui exploite Air Canada. Comme le veut le dicton: «Autant aller jusqu'au bout.»

Les problèmes à long terme de l'industrie sont causés, dans une large mesure, par la grande étendue du pays.

● (2010)

Le Canada a une vaste superficie, la deuxième en importance dans le monde, et sa population est relativement faible. Desservir des villes comme Montréal, Ottawa, Toronto, Calgary et Vancouver, ne fera pas problème. La difficulté consistera à desservir d'autres villes et d'autres régions qui ont besoin de services aériens économiques, stables et fiables.

Pour que le Canada garde sa vigueur, il faut un service régulier, stable et rentable dans les petits centres. Nous avons besoin d'un environnement concurrentiel, soit celui qui existait avant les attaques du 11 septembre. Il faut aussi mettre en place des mécanismes pour assurer la protection durable de nos petites collectivités.

Pour assurer une vision à long terme et une action décisive, j'invite le Comité des transports à se pencher sur les recommandations positives qui suivent:

Premièrement, toutes les compagnies aériennes devraient être tenues, selon le nombre de vols qu'elles offrent, de desservir les collectivités éloignées, les petites villes et les régions moins importantes. Cela se ferait sur une base comparative, selon la taille de la ligne aérienne et les vols qu'elles offrent.

Deuxièmement, toutes les compagnies aériennes qui desservent les routes principales devraient être tenues d'accepter des passagers d'un transporteur régional concurrentiel et de demander des prix raisonnables. Ce partage de code ressemble au principe qu'adopte déjà avec succès l'industrie du service téléphonique interurbain.

Ma dernière proposition, et la plus importante, vise les nombreuses routes qui, à cause de l'éloignement, auront besoin d'une aide gouvernementale. Le service aérien est le pivot de nombreuses collectivités de l'ouest, de tout le nord et de l'est du Canada atlantique.

Le gouvernement du Canada subventionne la construction de routes et de quais. Il aide l'industrie ferroviaire. Il n'est que normal d'accepter la proposition selon laquelle une aide serait versée directement aux compagnies aériennes pour qu'elles desservent les collectivités de ces régions.

Une énorme pression s'exerce aujourd'hui et s'exercera demain sur le gouvernement, pour qu'il règle les difficultés de l'industrie aérienne. Nous avons des échéances artificielles à respecter cette semaine. Certains laissent entendre que le train quitte la ville et que tout le monde devrait être à bord.

Ce soir, je dis que les trains ne se rendent déjà plus dans un grand nombre de ces petites villes et régions moins importantes. La population de ces villes et régions n'a plus de services ferroviaires et elle a besoin de services aériens.

La population recommence à prendre l'avion et elle continuera de le faire. Les difficultés passagères devraient être traitées comme telles. En même temps, le gouvernement devrait profiter de l'occasion, de la crise, pour solutionner les difficultés persistantes auxquelles fait face l'industrie aérienne canadienne.

M. Charlie Penson (Peace River, Alliance canadienne):
Madame la présidente, je suis heureux de prendre part à ce débat informatif. Je commencerai par examiner le legs du gouvernement à Air Canada et à l'industrie du transport aérien en général. C'est un triste legs qui remonte à plusieurs décennies.

La compagnie Air Canada a été constituée par une loi du Parlement en 1937. À l'époque, elle s'appelait TransCanada Airlines. En 1965, elle est devenue société d'État et a été rebaptisée Air Canada. Comme la plupart des autres compagnies, elle a connu une expansion spectaculaire dans les années soixante et soixante-dix, alimentée en grande partie par l'argent de la population du Canada. Au milieu des années soixante-dix, la montée des coûts du pétrole, la guerre des prix et la récession ont causé un gros trou dans le budget de la compagnie.

Avant la levée des restrictions imposées aux Lignes aériennes Canadien International, Air Canada assurait près de 80 p. 100 du trafic aérien national. Toutefois, au début des années 80, la récession a donné lieu à une baisse du trafic passagers et marchandises. En 1989, le gouvernement conservateur qui voulait se débarrasser d'un certain nombre de sociétés d'État qui coûtaient énormément d'argent aux Canadiens, décidait de privatiser Air Canada. C'était une bonne décision.

Après sa privatisation, Air Canada a continué—et ce n'a pas été une surprise—à faire des pertes financières malgré des mesures de restructuration généreuses et une flotte moderne.

Avec l'avènement de l'accord «ciel ouvert» entre le Canada et les États-Unis, Air Canada a inauguré 99 vols directs à destination de la Floride. Air Canada fait le gros de ses profits avec les vols outre-mer et transfrontaliers. Les vols intérieurs demeurent pour elle une source d'ennuis.

Lorsque l'offre d'Onex de fusionner Air Canada et les Lignes aériennes Canadien international a été déclarée illégale par un tribunal québécois, le ministre des Transports a suspendu les lois sur la concurrence afin d'accorder aux deux sociétés 90 jours pour discuter d'une fusion. En décembre 1999, contre l'avis du Bureau de la concurrence, le gouvernement a autorisé Air Canada à avaler son seul concurrent de taille, les Lignes aériennes Canadien international, pour la somme de 92 millions de dollars, ou 2 \$ l'action. C'est alors que s'est amorcée la dégringolade.

L'économie de marché prime dans tous les secteurs au Canada. Environ 99 p. 100 de toutes les entreprises canadiennes fonctionnent dans le contexte d'une économie de marché. Il existe aussi quelques industries réglementées. Pourquoi n'a-t-on pas laissé agir les lois du marché lorsque les Lignes aériennes Canadien international connaissait des ennus financiers?

Les faillites sont chose courante. Bon nombre d'entreprises canadiennes sont exposées à la faillite lorsqu'elles traversent des périodes difficiles. Cela fait partie du cycle normal des affaires. Les actions et le produit des Lignes aériennes Canadien international auraient pu être acquis par une société privée pour 20 p. 100 de leur valeur, et la compagnie aurait pu être structurée de manière à devenir rentable. Au lieu de cela, on a cédé celle-ci à Air Canada, son seul concurrent majeur. Qui plus est, on l'a assujettie à toutes sortes de règles, au lieu de laisser l'économie de marché faire son oeuvre.

Initiatives ministérielles

Lorsque les Lignes aériennes Canadien international ont gobé PWA quelque 10 ans plus tôt, elles ont acquis dans la transaction une trop forte dette. La même chose s'est produite avec Air Canada quand elle a acheté les Lignes aériennes Canadien international. Cette société avait une dette trop considérable, et le gouvernement lui imposait trop de conditions dans un milieu réglementé.

Les monopoles sont mauvais pour les consommateurs. Avec 80 p. 100 du marché des vols intérieurs, la nouvelle société Air Canada était bien près d'exercer un monopole complet. Vu l'absence de concurrence, les libéraux ont tenté d'établir des contrôles qui, malgré la possibilité d'imposer des amendes de 10 millions de dollars et des peines d'emprisonnement, se sont avérés inoffensifs en pratique.

L'Office des transports du Canada s'est vu confier l'autorité de déterminer les niveaux acceptables des prix de manière à protéger les consommateurs contre l'exploitation. Le Bureau de la concurrence a été enjoint de veiller à ce qu'Air Canada ne tue pas le peu de concurrence qu'elle avait. Air Canada n'a toutefois pas mis longtemps à faire plier l'échine des petits transporteurs aériens.

Suite à des plaintes émanant de WestJet et de CanJet, le commissaire à la concurrence a émis une ordonnance temporaire enjoignant Air Canada de mettre fin à une vente de sièges pour les liaisons desservies par les deux transporteurs aériens à tarifs réduits. Le Bureau de la concurrence s'est trouvé dans une situation plutôt embarrassante. En effet, cet organisme qui se voue à la protection des consommateurs en préconisant la concurrence se trouvait à soutenir des tarifs plus élevés.

• (2015)

Le style de régie que pratique le gouvernement libéral est honteux. C'est le triste héritage de ce qui aurait dû se produire au Canada. On ne peut remplacer l'économie de marché, et nous en faisons la preuve aujourd'hui en parlant des difficultés d'Air Canada. Nous avons eu des compagnies aériennes réglementées et des compagnies qui ont fait faillite. Trois petits transporteurs ont fait faillite l'année dernière. RootsAir est celui qui me vient à l'esprit. Voilà l'héritage du gouvernement.

Air Canada a réagi en défiant l'ordonnance du Bureau de la concurrence, invoquant des arguments constitutionnels que la Cour supérieure du Québec a rejetés. Par la suite, Air Canada a essuyé un autre échec devant le Bureau de la concurrence.

À l'heure actuelle, les tribunaux sont saisis de la question de savoir si Air Canada abuse de sa position dominante en offrant des billets à des coûts inférieurs à leur valeur dans le but d'écartier toute concurrence. À Calgary il y a un mois environ, j'ai vu deux avions d'Air Canada à moitié remplis s'envoler pour Vancouver à sept minutes d'intervalle. Le prix des billets n'est pas le seul moyen de décourager la concurrence, la surcapacité en est un autre.

Avant la tragédie du 11 septembre, Air Canada était occupée à se lancer dans le domaine du transport à tarifs réduits, lorgnant aussi du côté du marché des vols d'affrètement. Air Canada a évidemment besoin de plus que 80 p. 100 du marché.

La question de savoir pourquoi le gouvernement libéral a jugé un monopole moins intéressant que l'accroissement du plafond de la participation étrangère ou que le fait de permettre aux transporteurs étrangers de soutenir la concurrence au Canada, ce n'est pas le sujet du débat d'aujourd'hui. Nous voudrions toutefois revenir sur cette question un autre jour.

Les libéraux devraient résister à la tentation d'intervenir encore une fois dans l'industrie du transport aérien. Laissons les règles du marché suivre leur cours. Si l'entreprise est acculée à la faillite,

quelqu'un récupérera une partie de la flotte et assurera un service satisfaisant partout au Canada.

L'aide aux transporteurs aériens pourrait comprendre une baisse ou un report des droits de navigation aérienne, un allègement de la taxe sur le carburant et le maintien d'une indemnité pour responsabilité civile. Il ne faut toutefois pas renflouer financièrement ce secteur.

Quelle sera la prochaine industrie en liste? Il y en a beaucoup qui vivent des difficultés à la suite de la tragédie du 11 septembre. Il y a eu des attentes de quatre heures à la frontière américaine la semaine dernière. Les députés devraient penser aux sociétés de camionnage et aux entreprises touristiques de Québec et de Whistler, en Colombie-Britannique, qui ont vu des congrès annulés.

Toute baisse de la circulation aérienne à la suite d'une attaque terroriste devrait rentrer dans l'ordre d'elle-même grâce aux règles du marché. Quelque 99 p. 100 des entreprises canadiennes fonctionnent dans une économie de marché. Pourquoi cela devrait-il être différent pour l'industrie du transport aérien?

La triste réalité qui existait avant le 11 septembre, c'est que le trafic passagers était à la baisse. Il y avait trop d'avions vides qui volaient et trop d'emplois à conserver pendant le ralentissement économique qui, nous le savions tous, s'annonçait.

Même s'il n'y a pas de période de questions et réponses prévue ce soir, je voudrais terminer mon intervention en posant une question. Si nous renflouons financièrement le secteur aérien, combien d'autres industries viendront ensuite demander le même traitement? Il faut laisser les règles du marché déterminer ce qui se produira.

• (2020)

[Français]

M. Marcel Proulx (Hull—Aylmer, Lib.): Madame la présidente, suite aux événements horribles du 11 septembre dernier, Transports Canada a collaboré avec l'industrie aérienne de façon à ce que tous puissent s'adapter aux nouvelles réalités opérationnelles touchant le monde du transport. Le ministre des Transports ainsi que son ministère, Transports Canada, doivent être félicités pour la façon dont ils gèrent la crise actuelle.

Les mises en disponibilité qu'Air Canada a annoncées la semaine dernière ne sont pas reliées aux engagements du transporteur aérien qui ont été incorporés dans le projet de loi C-26 concernant la fusion du transporteur avec les lignes aériennes Canadien. Il est à noter que la situation n'est pas unique au Canada ou à l'Amérique du Nord. Les transporteurs aériens du monde entier ont dû réduire leur nombre de vols et ont annoncé des mises en disponibilité.

La compagnie Air Canada a pour sa part annoncé qu'elle réduirait ses effectifs de 9 000 employés. Quatre mille de ces effectifs avaient déjà été annoncés en août. La réduction de 8 000 postes aura lieu chez le transporteur principal et 1 000 autres chez le transporteur régional. Air Canada a aussi annoncé une réduction de ses services de l'ordre de 20 p. 100.

De toute évidence, notre priorité à l'égard des compagnies aériennes doit consister pour le moment à aider à ce que les activités reviennent à la normale, et tous nos efforts doivent être concentrés à cette fin.

Initiatives ministérielles

Je n'appuie pas l'ouverture de l'espace aérien canadien aux transporteurs étrangers. Je suis d'avis que les compagnies aériennes étrangères opérant au Canada ne feraient que s'approprier les trajets les plus importants, laissant les plus petites communautés canadiennes sans service. Il est donc approprié et essentiel que le gouvernement fédéral prenne le temps nécessaire pour réviser toutes les questions reliées à l'industrie aérienne.

Toutefois, si une indemnisation devait être offerte à l'industrie aérienne, elle ne devrait toucher uniquement que les pertes financières directement associées à la fermeture de l'espace aérien découlant des événements du 11 septembre dernier. Tout programme d'indemnisation fédéral devrait être offert à l'industrie dans son ensemble.

Il ne faut pas oublier que d'autres compagnies aériennes opèrent au Canada et que, si nous accordons une aide quelconque, toutes doivent être traitées équitablement puisqu'elles sont également affectées par les conséquences du 11 septembre dernier.

Le ministre des Transports a d'ailleurs déclaré le 27 septembre dernier que quelque forme que prenne cette aide, elle ne serait pas bon marché. Elle va coûter cher. Le ministre des Transports est actuellement en train d'évaluer la situation financière non seulement d'Air Canada, mais aussi de toutes les autres compagnies aériennes.

Cette aide du gouvernement fédéral ne devrait en aucun cas être utilisée afin de combattre les problèmes financiers importants, qui seraient sans lien avec les événements du 11 septembre, auxquels font face certaines compagnies aériennes canadiennes.

Une aide financière allouée à Air Canada ne doit pas lui donner davantage de ressources pour maintenir sa conduite qui semble anticoncurrentielle et ne doit pas lui permettre de poursuivre ce qui appert être une bataille pour la domination totale du marché.

La question mérite toutefois d'être étudiée sous un autre angle. Bien sûr, les compagnies aériennes sont durement touchées par les tristes événements du 11 septembre dernier. Malheureusement, c'est toute l'industrie du transport qui se trouve affectée par la crise actuelle. Que ce soit l'industrie du camionnage, de la marine marchande ou du transport des produits manufacturés, toute l'industrie du transport se trouve affaiblie par la crise actuelle.

Le ministre des Transports l'a d'ailleurs mentionné à la Chambre le 19 septembre dernier lorsqu'il a déclaré qu'il devait prendre le temps de bien évaluer l'étendue de toutes les perturbations et de tous les dommages, et il est certain qu'il y en a eu beaucoup. L'industrie aérienne n'est qu'un volet de l'industrie du transport.

Nous devons nous assurer que toute indemnisation soit accordée de façon équitable. Pour qu'une équité véritable existe, il faudra donc se pencher sur les autres volets de l'industrie du transport et non seulement sur l'industrie aérienne.

• (2025)

Au chapitre de la sécurité, Transports Canada s'est engagé à maintenir et à rehausser la sécurité et la sûreté des voyageurs. D'ailleurs, les mesures de sûreté de l'aviation du Canada sont conformes aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et les dépassent même.

Toutefois, pour exceller encore plus, le gouvernement canadien a pris des mesures de sécurité supplémentaires. Ces mesures visent la présence de matières dangereuses et d'objets pointus à bord des avions. Elles visent l'accès aux avions par les travailleurs sur les pistes, la formation des agents de sûreté, les photos d'identité, l'amélioration des essais d'infiltration et le renforcement de la structure des portes des postes de pilotage.

En terminant, le gouvernement du Canada se doit de réexaminer sa politique de protection des zones sensibles et des zones hautement peuplées, tels les centre-villes, les lieux de grands rassemblements culturels et sportifs, ainsi que les édifices à très haute densité.

Par exemple, il est impensable et insensé que des aéronefs de tout genre puissent approcher de la Tour de la Paix à des fins touristiques ou récréatives.

En conclusion, la sécurité et la sûreté des voyageurs doivent demeurer la priorité du gouvernement du Canada.

[Traduction]

M. John Herron (Fundy—Royal, PC/RD): Madame la présidente, je partagerai mon temps de parole avec le député de St. John's-Ouest, s'il arrive en temps opportun.

Le vice-président adjoint: Comme je ne crois pas que ce soit prévu dans le Règlement, le député doit demander le consentement unanime.

M. John Herron: Madame la présidente, je demande ce consentement.

Le vice-président adjoint: Y a-t-il consentement?

Des voix: D'accord.

M. Ken Epp: Madame la présidente, j'invoque le Règlement. Sauf le respect que je vous dois, nous sommes quelques-uns à vouloir prendre la parole dans les délais prescrits. Je ne crois pas que le Règlement vous donne ce choix. Vous pourriez peut-être le vérifier auprès du greffier.

Le vice-président adjoint: Le député a mal compris. Le député de Fundy-Royal veut partager son temps de parole, ce qui revient à deux interventions de cinq minutes. Il n'empiète sur le temps de parole d'aucun autre député.

M. John Herron: Madame la présidente, beaucoup de gens nous ont parlé de questions de sécurité et de la meilleure façon d'aborder cette question d'un point de vue économique, mais je voudrais me concentrer surtout sur les travailleurs eux-mêmes, ceux qui traversent une période très difficile chez eux.

Ma circonscription, Fundy—Royal, sera lourdement touchée. Les députés savent peut-être que le principal système de réservation fonctionne à partir du centre d'appel de Saint John. Fondamentalement, la moitié de ces travailleurs habitent dans la circonscription de Fundy—Royal.

J'apprécie beaucoup les observations que j'ai reçues de bon nombre d'électeurs. Il y a également des gestionnaires extrêmement préoccupés par la question, comme le vice-président des TCA-Atlantique, pour la section locale 2213. Ces gens m'ont aidé à façonner les observations que je voudrais formuler.

Tout d'abord, reconnaissons que la grande expérience du gouvernement du Canada a échoué. Il a essayé de faire en sorte qu'une entreprise privée fonctionne à l'intérieur d'un régime réglementaire comme s'il s'agissait d'une société d'État. Nous comprenons que, dans ce cas-ci, cela n'a pas fonctionné.

La Coalition PC/RD croit qu'il faut examiner la question d'un point de vue global. Nous devons reconnaître que dans les jours, les semaines et les mois à venir, l'industrie du transport aérien devra subir une grande refonte.

Lorsqu'on voit l'idéologie qui pourrait être défendue par les députés alliancistes, il se peut qu'ils ne souscrivent pas à un point de vue. Je voudrais féliciter à cet égard notre porte-parole en matière de transports, qui représente la région de Vancouver. Nous devons reconnaître qu'Air Canada tire une bonne partie de ses recettes des vols internationaux. Si les Américains aident leurs transporteurs en concurrence avec Air Canada, qui ne profitera peut-être pas d'une intervention gouvernementale, cela pénalisera injustement les entreprises canadiennes en réduisant leur capacité d'être concurrentielles. Ce sont des raisons légitimes pour que nous examinons cette question.

De nombreux Canadiens craignent aussi qu'Air Canada n'utilise les fonds pour créer un transporteur aérien à rabais si le gouvernement lui remet un chèque en blanc. Ça pourrait être une bonne idée, mais allons-nous utiliser l'argent des contribuables pour faire concurrence à des entreprises du secteur privé comme WestJet ou Canada 3000? Voilà des possibilités qui devraient, à juste titre, nous inquiéter.

Je pense qu'il y a d'autres options offertes au gouvernement du Canada. S'il ne s'engage pas à cet égard, il devrait le faire sur un plan qui serait logique à mon avis, à savoir, les licenciements. Il pourrait utiliser les fonds pour veiller à ce que, chez Air Canada, le rapport entre le nombre d'employés et de passagers pour chacun des vols soit comparable au même rapport chez WestJet par exemple.

Nous devons reconnaître que, même si la concurrence a augmenté, Air Canada fait toujours partie de l'infrastructure nationale de transport du pays. Nous devons veiller à ce que notre transporteur aérien national demeure compétitif, mais pas au détriment de la concurrence du secteur privé.

• (2030)

J'aimerais aussi faire ressortir un autre point, soit une solution que le gouvernement du Canada devrait envisager et dont nous avons déjà parlé durant la période des questions. Si nous voulons une injection de fonds, si nous cherchons sérieusement des liquidités pour aider le secteur privé à relever cette industrie, nous devons renoncer aux 15 p. 100 pour les titres et actions et aux 25 p. 100 pour la propriété étrangère. Il faudra aussi aborder ces questions.

En terminant, madame la présidente, je tiens à vous remercier de l'occasion qui m'est donnée de participer au débat. Les travailleurs touchés sont ma première priorité. Je veux les appuyer durant cette transition. Je veux aussi remercier les électeurs qui m'ont aidé à structurer mon intervention de ce soir.

• (2035)

M. Loyola Hearn (St. John's-Ouest, PC/RD): Madame la présidente, je tiens à remercier mon collègue, le député de Fundy—Royal, de partager son temps de parole avec moi. Comme nous venons de l'extrémité est du pays, nous sommes certainement aussi touchés que n'importe qui au Canada par ce qui se passe, et même plus que la plupart sauf pour les gens de l'extrémité ouest, dont mon collègue, le député de South Surrey—White Rock—Langley.

On parle souvent de Terre-Neuve comme d'un rocher, même si ceux qui connaissent la province savent que ce n'est certes pas le cas. On parle souvent d'Ottawa comme d'un endroit où il est difficile de faire bouger les choses. Je suppose que je suis toujours coincé entre les deux. Je suis à la merci d'Air Canada car il s'agit essentiellement de la seule compagnie aérienne à offrir des vols réguliers. Il s'agit donc au fond d'un monopole.

Qu'offre-t-elle en termes de service? Je me permets de le dire: pas grand-chose.

Initiatives ministérielles

Comme tous mes collègues qui sont intervenus, je m'inquiète de ce qui se passe. Nous avons observé un énorme changement dans l'industrie aérienne après le 11 septembre. En fait, tandis que j'ai la parole, je voudrais rendre hommage aux très nombreux Terre-Neuviens qui ont joué un rôle extraordinaire pour venir en aide à tous ceux qui ont été touchés et qui ont donné un coup de main aux très nombreux voyageurs qui ont dû se poser à Terre-Neuve, à St. John's, à Gander et à d'autres endroits comme Goose Bay et Stephenville peut-être. Je pense que même Deer Lake a été touché dans une large mesure par les voyageurs qui se sont posés là-bas et qui ont dû y rester pas mal de temps.

En fait, un de mes amis a parlé avec une de ces personnes. Il lui a demandé: «Êtes-vous coincés ici pour quelques jours encore?» La personne lui a répondu: «Je ne suis pas coincé; je ne me suis jamais tant amusé de ma vie!» Voilà qui en dit long sur les habitants de Terre-Neuve et du Labrador, et ce n'est pas étonnant pour quiconque connaît la région.

Toutefois, ces gens de Terre-Neuve et du Labrador qui se sont montrés si aimables sont eux-même durement touchés, non seulement les employés des aéroports, mais aussi, comme d'autres l'ont déjà mentionné, les gens qui travaillent dans le secteur hôtelier, les chauffeurs de taxi et les camionneurs de même que les employés du secteur touristique et du commerce de détail. Je pourrais continuer la liste car tout le monde est touché. Par conséquent, si nous aidons quelqu'un, nous devons aider tout le monde. Si nous aidons une compagnie aérienne, nous devons aider toutes les compagnies aériennes.

Il y a deux choses que nous devons examiner. En premier lieu, nous avons ce qu'on appelle un transporteur national et, en second lieu, il faut trouver un moyen de le maintenir en activité, sans toutefois nuire à ses concurrents parce que c'est la concurrence qui fait tourner la roue.

À Terre-Neuve, si nous avons davantage de concurrence, nous n'aurions pas à accepter le piètre service qui nous a jusqu'ici été réservé. Je prends une ou deux minutes pour illustrer mes propos par des exemples. Je peux citer des exemples personnels survenus au cours du week-end.

Je suis parti d'ici vendredi et je me suis précipité à l'aéroport, où j'ai appris que mon vol avait été retardé. À mon arrivée à Halifax, j'ai appris qu'il n'y avait pas d'avion. Finalement, la compagnie a trouvé un avion et au moment où nous nous apprêtions à monter à bord, après une autre heure et demi d'attente, il y a eu des problèmes mécaniques et nous avons dû attendre encore. Nous avons fini par arriver à St. John's et je suis rentré à 1 heure ou 1 h 30 du matin après avoir conduit de l'aéroport jusqu'à la maison.

Initiatives ministérielles

À mon retour dimanche, la plupart des gens dans l'avion seraient partis de chez-eux à midi pour se rendre à l'aéroport à temps pour s'enregistrer. Nous sommes montés à bord de l'avion et, une fois à Halifax, on nous a dit qu'il y avait une demi-heure d'attente. Nous nous sommes levés pour sortir de l'avion, mais on nous a dit que personne ne pouvait descendre à moins d'avoir à changer d'avion; si nous descendions de l'avion, nous ne pourrions plus y remonter. Nous avons attendu une heure et quart, puis nous sommes partis pour Ottawa. Entre St. John's et Halifax, nous avons eu un sac d'arachides. Cela faisait environ huit heures que nous étions partis de la maison lorsque nous sommes arrivés à Ottawa, et d'autres ont peut-être poursuivi leur route, et tout ce que nous avons mangé, c'est deux sacs d'arachides, y compris une personne diabétique en manque de sucre. Il n'y avait pas de fruits ni rien de sucré à bord de l'avion à donner à cette personne. Voilà le genre de service que l'on obtient en payant 2 200 \$, aller et retour.

Ce que j'ai entendu de dangereux ce soir, c'est la possibilité que des fonds soient injectés dans Air Canada, mais ce serait la responsabilité du ministre de l'Industrie, Capitaine Canada, comme quelque a dit, celui qui a arraisonné un bateau de pêche espagnol, a redonné aux pêcheurs leurs prises, leur a donné un quota supplémentaire, s'est excusé auprès d'eux, les a embrassés avant de leur dire au revoir.

● (2040)

Le gouvernement devrait inciter le secteur privé à intervenir. Quelle belle occasion. Qu'il change les règles afin que le secteur privé puisse intervenir et que l'on passe à autre chose.

M. Peter Stoffer (Sackville—Musquodoboit Valley—Eastern Shore, NPD): Madame la présidente, je suis le débat depuis maintenant plus de deux heures et je puis probablement affirmer que je suis le seul député à la Chambre des communes qui puisse parler d'expérience personnelle. En effet, j'ai travaillé pendant plus de 18 ans à Air Canada et mon employeur m'a accordé un congé pour me permettre de siéger à la Chambre des communes.

Avant de débiter mon discours, je tiens à exprimer mes condoléances à toutes les familles des employés des compagnies aériennes qui ont été tués lors de la tragédie du 11 septembre. Ayant moi-même travaillé pour une compagnie aérienne, je sais exactement ce qu'ont dû ressentir les employés. Ils se trouvaient sur les passerelles d'embarquement, ont fermé la porte et salué les agents de bord, puis ont levé le pouce en direction du capitaine, avant que les avions ne s'écrasent moins d'une heure plus tard. Je dois dire que j'ai longtemps pleuré, sachant que ces employés ont péri dans des circonstances terribles. Au nom de mes collègues de Dartmouth et de Halifax et de tous les députés des caucus néo-démocrates provinciaux et fédéral de partout au pays, j'offre mes sincères condoléances à ces familles.

J'aimerais donner à la Chambre les noms de certains employés de compagnie aérienne, afin de mettre la situation en perspective. Ce ne sont pas simplement des chiffres. Il est question ici d'êtres humains et de leurs familles. J'ai été fier de travailler pendant plus de 18 ans pour une compagnie aérienne. Lorsque j'ai été choisi candidat de mon parti en 1997, Paul Withers, du réseau anglais de la Société Radio-Canada, a déclaré: «La liste des candidats dans la circonscription de Sackville—Eastern est maintenant établie. Les conservateurs ont désigné Ken Streach, un homme laborieux et bien connu; les libéraux ont choisi une ancienne conseillère municipale, l'infatigable Beverley Peters; les réformistes ont désigné un ancien lieutenant-colonel des forces armées, M. Robert Cuthbert, et les néo-démocrates ont choisi un employé de compagnie aérienne, nommé Pete Stoffer».

Voilà précisément ce qu'il a dit après ma mise en candidature en 1997. Je ne lui ai pas encore pardonné ses propos parce que je suis fier d'être un employé de compagnie aérienne. Je ne crains pas de dire que si je ne suis pas réélu aux prochaines élections, je retournerai fièrement dans l'industrie du transport aérien. Aux milliers d'employés des compagnies aériennes ainsi qu'à leurs familles et aux associations connexes, je puis dire que ces gens font un travail noble et qu'ils ont tout lieu d'en être fiers. J'ai été très fier de travailler pendant neuf ans au Yukon et neuf ans à l'aéroport d'Halifax. Je m'inscris en faux contre ceux qui soutiennent que ce n'est qu'une affaire de chiffres et qu'il faut laisser les lois du marché décider de tout.

Je ne peux pas croire que les députés de la Coalition peuvent affirmer que c'est aux marchés de décider. Les États-Unis ont une industrie aérienne qui privilégie le rôle du marché et qui est l'une des moins réglementées de la planète, et ces sociétés réclament l'aide du gouvernement à grands cris. Cela remonte à bien avant le 11 septembre.

Il y a plusieurs éléments qui contribuent aux problèmes de l'industrie aérienne et qui ont très peu de lien avec les attentats du 11 septembre. Je citerai, par exemple, les noms de Bob Lochyer, un employé d'Air Canada depuis 26 ans, Harvey Lane de Terre-Neuve, membre de l'industrie aérienne depuis 40 ans, Dan et Jennifer Carrier de la Nouvelle-Écosse et Dave et Ronald Savard de la Nouvelle-Écosse. Bon nombre de gens ne comprennent pas qu'il y a plusieurs couples qui travaillent ensemble dans cette industrie d'un bout à l'autre du pays. Lorsque l'industrie aérienne plonge pour une raison ou pour une autre, cela ne touche pas seulement un revenu. C'est tout le revenu de la famille qui disparaît d'un coup. Il n'y a sans doute pas un pilote, un agent de bord, un mécanicien ou un préposé à l'entretien qui ne serait pas prêt à déménager n'importe où au pays pour conserver son emploi. Les gens de l'air sont comme ça. J'étais moi-même comme ça.

En 1998, je me suis fait dire que je n'avais plus d'emploi et que si je voulais avoir un emploi, je devais me rendre là où mon ancienneté avait de la valeur. Dieu merci, j'avais un syndicat pour protéger mes intérêts et je me suis réinstallé à Halifax. C'est une décision que je n'ai jamais regrettée.

C'est très facile pour moi de prendre la parole ici dans cette Chambre et de m'opposer à Robert Milton, le PDG d'Air Canada, mais cela ne résout pas le problème. Je dirai cependant à M. Milton combien je me suis trouvé offensé par un commentaire qu'il a transmis par courriel à tous les employés d'Air Canada le 26 septembre. C'est la partie qui m'a le plus touché, pour avoir vu bon nombre de mes collègues l'écouter et aller chez les transporteurs régionaux, Air Atlantique et les autres, avec des promesses d'emploi, d'un revenu équitable et tout le reste, pour se voir ensuite retirer le tapis de sous les pieds.

● (2045)

Ce qu'il dit dans le courriel, c'est qu'on prévoit que le lancement du transporteur à tarif réduit atténuera les pertes d'emplois chez le transporteur principal et les transporteurs régionaux, car le personnel excédentaire qualifié sera engagé de façon préférentielle par le nouveau transporteur. En somme, cela revient à envoyer tout le monde au diable, mais en disant que, lorsque le nouveau transporteur démarrera, avec beaucoup d'argent du gouvernement espère-t-on, tout le monde sera réembauché. Nous n'avons aucune idée de ce que seront les conditions de travail ou les salaires. Il est incroyable qu'on en arrive là.

Je tiens aussi à remercier les transporteurs régionaux. Une idée que je proposerais, c'est que, si Air Canada veut de l'argent du gouvernement ou si l'industrie du transport aérien veut de l'argent du gouvernement, elles devront se départir des transporteurs régionaux et les laisser prospérer seuls.

Une autre idée que je proposerai est que si le gouvernement injecte des capitaux, il doit recevoir une participation en échange. Il doit se faire représenter au conseil d'administration et donner au public son mot à dire sur l'avenir du transporteur aérien.

Je pourrai parler indéfiniment de ce sujet, mais je conclus que, à titre d'ancien employé de compagnie aérienne et à titre de député, je salue tous les travailleurs de ce secteur dans l'ensemble du Canada. Je leur demande d'arrêter de se battre entre eux pour que nous puissions avoir à l'avenir une industrie du transport aérien dont nous puissions tous être fiers.

M. John Bryden (Ancaster—Dundas—Flamborough—Aldershot, Lib.): Madame la présidente, nous sommes prisonniers de notre propre symbolisme. Le premier ministre actuel aime rappeler qu'il s'est fait un nom en sa qualité de député novice en présentant un projet de loi d'initiative parlementaire modifiant la désignation du transporteur aérien national et lui attribuant le nom d'Air Canada. Depuis ce temps, les avions d'Air Canada ont agi un peu à la façon d'émissaires de notre pays partout dans le monde. On les voit dans tous les aéroports de la planète et ils affichent le nom du pays. En réalité, nul grand pays du G-7 ne peut se permettre de ne pas avoir de ligne aérienne nationale et surtout de ne pas avoir de transporteur aérien national dont les avions sont vus dans tous les aéroports du monde.

C'est plus qu'un symbole. Les symboles ont une incidence profonde sur l'imagination des gens et sur leur interaction. Le symbole d'Air Canada nous aide sur le plan du commerce international. Il nous aide à faire la promotion de notre pays à l'échelle planétaire. La faiblesse du nombre peut être compensée par un grand cœur, une vaste expérience, un vaste bagage dans biens des choses que nous avons à offrir au monde. Par conséquent, j'estime que nous n'avons d'autre choix que de venir à la rescousse d'Air Canada. Il y a déjà bien assez que nous ayons perdu les Lignes aériennes Canadien, si vous me passez l'expression, mais en tant que pays, nous ne pouvons certes pas nous permettre de perdre notre symbole aérien.

Il y a une deuxième raison pour laquelle le gouvernement est tenu de venir à la rescousse d'Air Canada. Je parle d'Air Canada et non pas des autres lignes aériennes, même si j'estime qu'elles auraient le droit de réclamer aussi de l'aide. Nous devons venir à la rescousse d'Air Canada parce que le présent gouvernement, pour les bonnes ou les mauvaises raisons, selon le point de vue où l'on se place, est responsable de la situation difficile dans laquelle se trouve la société à la suite de la présente crise.

Ainsi, au moment où les Lignes aériennes Canadien éprouvaient des difficultés, on aurait dû laisser jouer les forces du marché, et cette société aurait dû faire faillite. Au lieu de cela, souhaitant protéger le poste des employés des Lignes aériennes Canadien, le gouvernement a forcé Air Canada, indirectement sans doute, à entreprendre une fusion.

En réalité, ceux d'entre nous qui connaissent le mode de fonctionnement d'une entreprise auraient soutenu vigoureusement que la meilleure solution dans le cas d'Air Canada et de l'industrie aérienne aurait été de laisser jouer les forces du marché. C'est une chose terrible à dire lorsqu'il est question de l'emploi et du gagne-pain des gens. Quoi qu'il en soit, du fait qu'elle a acquis les Lignes

Initiatives ministérielles

aériennes Canadien, Air Canada est moins en mesure de faire face aux événements du 11 septembre qu'elle ne l'aurait été si l'on avait dissé cette société sombrer sur le plan économique, comme cela se serait normalement produit.

Pour moi, le sauvetage d'Air Canada est une question abstraite. On a entendu des députés formuler divers moyens de réaliser ce sauvetage. Je crois fermement qu'au lieu de sauver ou de tirer d'affaire cette société, il serait encore plus efficace de faire remonter les passager dans les avions d'Air Canada, de faire en sorte que le public voyageur reprenne les airs. Je m'inquiète parce que le gouvernement a carrément refusé d'adopter une position à l'égard de la sécurité des lignes aériennes.

Selon certaines interventions entendues ce soir, le gouvernement devrait améliorer les moyens technologiques d'améliorer la sécurité dans les aéroports, mettre en place des renifleurs et autres choses du genre. Toutefois, s'il s'est produit une tragédie le 11 septembre et si bien des gens ne prennent pas l'avion, ce n'est pas à cause du manque de sécurité dans les aéroports. C'est la sécurité des avions qui fait peur à tout le monde. La sécurité dans les aéroports n'a pas changé le 11 septembre. Il y a toujours eu un risque de terrorisme dans les aéroports.

Le premier attentat à la bombe auquel je pense s'est produit en 1968. C'était un détournement, mais pas en vue d'un vol suicide sur une cible terrestre. On imagine mal ce qui a dû arriver dans ces avions, quand les passagers se sont rendu compte qu'il s'agissait d'une mission suicide. Cette situation n'a rien de commun avec un détournement au cours duquel les passagers peuvent espérer s'en sortir vivants.

D'ailleurs, je fais des cauchemars à ce sujet. Qu'on soit au Canada, en Amérique du Nord ou n'importe où au monde, je pense qu'il nous arrive à tous de vivre en rêve l'horrible situation où l'on est prisonnier dans un avion sur une mission de destruction et de mort.

● (2050)

Si le gouvernement veut que les voyageurs recommencent à prendre l'avion, il doit adopter dès que possible une position ferme sur la sûreté des avions. Madame la présidente, le fait est que les Américains ont agi très rapidement à cet égard. En tant que pays ayant un transporteur aérien national, nous devons leur emboîter le pas.

J'ai regardé les informations ce soir. Peter Jennings interviewait diverses personnes qui disaient que l'aéroport national de Washington ne sera ouvert que lorsque des agents armés et divers autres dispositifs de sûreté seront en place. Le fait est que, si les Américains prennent de telles mesures avec leurs avions, il est extrêmement peu probable—en fait, il est tout à fait improbable—que les avions américains qui quitteront le Canada n'aient pas d'agents armés à bord lorsqu'ils se rendront aux États-Unis. De même, il est extrêmement peu probable que les Américains autorisent les avions d'Air Canada à se poser à Washington ou à New York s'ils n'ont pas un niveau de sûreté équivalent. A mon avis, des agents armés constitueraient un niveau de sûreté équivalent.

Certains députés d'en face et, quant à cela, des députés de ce côté-ci, trouveront peut-être extrêmement difficile de m'entendre, surtout moi, proposer que les avions aient des gardes armés à bord, car je déplore l'utilisation libre des armes à feu. Je ne suis pas un chasseur et je n'ai rien à redire contre les chasseurs. Cependant, je suis certes contre la prolifération d'armes à feu chez les civils aux États-Unis.

Initiatives ministérielles

Dans le cas qui nous occupe, si nous voulons que les Canadiens recommencent le plus tôt possible à voyager avec Air Canada, nous devons déclarer fermement que, du moins à court terme, jusqu'à ce que d'autres mesures de sûreté aussi rigoureuses soient mises en place, nous devons agir ainsi. Autrement, je peux assurer à la Chambre que, dans ma région de l'Ontario, les voyageurs se rendront tout simplement à Buffalo s'ils estiment pouvoir y prendre un avion plus sûr. À mon avis, le gouvernement n'aura aucun choix, car si les Américains mettent en place ce niveau de sûreté, Air Canada et tout autre transporteur partant du Canada pour se rendre aux États-Unis devront suivre leur exemple.

On peut se demander pourquoi le ministre des Transports n'a pas pris cette décision si elle est si logique que ça? Je dirais que l'une des forces et des faiblesses du système parlementaire canadien est que le Cabinet peut agir promptement. Dès qu'une décision est prise au Cabinet, les suites ne se font pas attendre. En revanche, de manière à assurer que les ministres ne font pas cavalier seul, habituellement lorsqu'il est nécessaire de prendre une décision ministérielle très importante, on recherche le consensus au sein du Cabinet. Je donne à penser à la Chambre que lorsque le Cabinet se réunira demain, cette question de la sécurité des aéronefs sera dans les priorités de l'ordre du jour.

Voilà certainement une conséquence sérieuse de la tragédie qui s'est produite à New York. Toutefois, la dernière chose que le Canada souhaite pour ne pas donner prise à ces terroristes, c'est laisser tomber Air Canada, dans la foulée des actes terroristes que nous avons vu se produire à New York. Air Canada est un symbole canadien. Nous devons le protéger d'une façon ou d'une autre. La paix et la sécurité sont une autre question. Nous devons protéger Air Canada d'une façon ou d'une autre.

• (2055)

M. Jim Gouk (Kootenay—Boundary—Okanagan, Alliance canadienne): Madame la présidente, c'est avec plaisir que je participe au débat ce soir afin d'exprimer, je l'espère, des idées que le ministre a sollicitées plus tôt, aujourd'hui. Je suppose qu'il a écouté très attentivement les idées qui ont déjà été exprimées.

On a dit que cette affaire touche de nombreux secteurs industriels et pas seulement les compagnies aériennes. Il y a les secteurs de l'aéronautique, de l'hôtellerie et du tourisme. Tout cela est vrai. On se demande bien sûr comment nous arriverons à aider financièrement autant de secteurs industriels. Le fait est qu'ils dépendent tous du secteur du transport aérien.

Lorsque les compagnies aériennes n'ont pas de clients ni de vols, elles rationalisent leurs opérations au détriment des constructeurs d'avions et de tous leurs différents fournisseurs. Les hôtels sont touchés parce qu'il n'y a plus de voyageurs, et ainsi de suite.

Nous pouvons résoudre beaucoup des problèmes de l'ensemble du secteur industriel qui découlent de l'attaque terroriste de septembre en réglant d'abord et avant tout et une bonne fois pour toutes les problèmes de l'industrie du transport aérien.

Pour essayer de remettre les compagnies aériennes sur pied, il faut d'abord que les voyageurs croient qu'il est sûr de voler et que nous prenons des mesures prudentes pour assurer leur sécurité dans les airs.

Il y a plusieurs années, lorsque je prenais l'avion à Castlegar, il n'y avait pas de places numérotées dans les 737. J'aimais m'asseoir à l'avant parce que je trouvais cela beaucoup plus confortable. Toutefois, tout le monde voulait aussi s'asseoir à l'avant et je n'arrivais jamais à y avoir une place. Tout a changé le jour où il y a eu, quelque part dans le monde, un accident d'avion. Tous les

enquêteurs ont alors dit qu'il était beaucoup plus sûr de s'asseoir à l'arrière de l'avion. Pendant des semaines, sinon des mois, je n'ai eu aucun mal à avoir un siège à l'avant.

Le même phénomène est en train d'arriver. Les gens ont peur que cela se reproduise même s'ils volent à partir des plus petites localités. Ils croient tout à coup qu'il est très dangereux de prendre l'avion. Le gouvernement doit donc avant tout examiner la sécurité aéroportuaire. On a déjà parlé ce soir de la personne sur cinq qui réussit à déjouer les mesures de sécurité et à passer de fausses armes quelconques. C'est plutôt terrifiant compte tenu de ce qui est arrivé et des craintes des voyageurs. Il faut s'attaquer à ce problème

Nous avons aussi entendu des députés, surtout du côté du gouvernement, parler de retransformer Air Canada en société d'État. Pour l'amour du Ciel, s'il est une chose que nous avons apprise dans le passé, c'est qu'un organisme gouvernemental ne peut pas administrer une compagnie aérienne. Le ministre gaspille suffisamment d'argent avec Via Rail, et c'est bien peu en comparaison des sommes qu'il devrait injecter dans Air Canada. Nous n'avons pas besoin de le voir maintenir Air Canada en vie à grands coups de subventions.

Le gouvernement pourrait envisager de reprendre sous sa responsabilité la sécurité dans les aéroports, plutôt que de laisser chaque compagnie aérienne exercer les contrôles en employant à cette fin du personnel bon marché, sans formation contrôlée, et manifestement pas très bien formé. Si une tentative sur cinq pour faire passer de fausses armes réussit, alors il y a du travail à faire de ce côté.

Si nous pouvions regagner la confiance du public voyageur et faire grimper le nombre de passagers, cela aiderait non seulement les compagnies aériennes, mais beaucoup d'autres industries et, bien sûr, leurs employés. Nous avons beaucoup entendu parler ce soir du nombre considérable de personnes qui ont perdu leur emploi à cause des déboires des compagnies aériennes.

Le gouvernement a commis beaucoup d'erreurs dans le passé, et pas seulement le gouvernement actuel, car je ne veux pas tout lui mettre sur les épaules. Les gouvernements qui se sont succédés, celui-ci et les autres avant lui, ont commis des erreurs. Lorsque Air Canada a été privatisée, le gouvernement a effacé la plus grande partie de sa dette.

Je félicite le gouvernement libéral, qui n'a pas fait la même erreur au moment de la privatisation du CN. Je siégeais au Comité des transports à l'époque et je m'étais farouchement opposé à une telle mesure. Le gouvernement avait écouté et il a eu beaucoup plus de succès avec la privatisation du CN qu'avec celle d'Air Canada.

Je ne blâme pas Air Canada. C'était devenu une société privée qui cherchait à faire des profits. Elle s'est retrouvée un jour en concurrence avec une société, CP Air, aux prises avec une lourde dette. Comme elle-même n'avait pas de dette, elle pouvait acquérir son concurrent et devenir le principal transporteur au Canada. C'est alors que les problèmes de l'industrie aérienne au Canada ont vraiment commencé.

Initiatives ministérielles

● (2100)

Les règles sur la propriété étrangère qui limitaient le nombre d'actions que des non-Canadiens pouvaient détenir ont contribué à la dégringolade des Lignes aériennes Canadien International. Cette entreprise avait, à l'extérieur du Canada, des partenaires prêts à investir davantage, mais ceux-ci n'avaient pas le droit de le faire. Ce fut l'un des obstacles qui, en bout de ligne, ont eu raison de Lignes aériennes Canadien International.

Un autre obstacle fut la règle sur la propriété étrangère pour Air Canada. Contrairement à ce qui s'est produit dans le cas d'Onex, Air Canada a puisé à même ses propres fonds et capacités de financement pour prendre le contrôle d'un transporteur en difficultés. Aucun nouveau capital n'était en jeu. C'est uniquement Air Canada qui assumait une bonne partie des dettes des Lignes aériennes Canadien International.

L'offre d'achat d'Onex reposait sur l'apport d'une somme considérable de nouveau capital. Si on avait autorisé cette transaction le résultat aurait été bien meilleur pour les employés et le public voyageur. Ce qui a finalement achevé Canadien International, ce fut le refus du gouvernement de modifier la règle sur le 10 p. 100 de propriété, qui interdisait à tout actionnaire de détenir plus de 10 p. 100 des actions d'Air Canada. Ce fut la paille sur le dos du chameau qui fit finalement ployer les Lignes aériennes Canadien International.

Air Canada croulait sous une dette considérable et connaissait de graves problèmes financiers avant la crise du 11 septembre. Certaines choses ont changé depuis. Les règles sur les mises à pied ont changé. Honnêtement, la structure de sécurité d'emploi qu'Air Canada a acceptée était peut-être rassurante, mais bien peu réaliste. À l'aéroport de ma propre ville, on trouve maintenant des employés des deux compagnies aériennes derrière le comptoir et, malheureusement, ils n'ont pas cru bon d'agrandir l'espace. Les employés sont si nombreux qu'ils doivent se relayer au comptoir. Une telle situation est très frustrante pour un gestionnaire de Castlegar qui essaie de s'en accommoder tout en gérant efficacement pour respecter les objectifs financiers.

Ensuite, il y a tout le dossier des taxes sur l'essence. J'espère que le ministre est attentif car voilà un moyen qui lui permettrait d'apporter une aide immédiate à l'industrie du transport aérien au Canada. Lorsqu'un autre gouvernement a instauré la TPS à l'époque, on avait promis aux transporteurs aériens qu'on abolirait toutes les autres taxes imposées aux voyageurs pour compenser cette nouvelle taxe de 7 p. 100 que les compagnies aériennes devaient ajouter au prix de tous les billets.

Madame la présidente, ce n'était pas le gouvernement actuel et je puis donc dire je pense que ce gouvernement-là a menti aux compagnies aériennes. Il n'a pas éliminé toutes les taxes. Il a maintenu la taxe sur l'essence. Rien que cette année, Air Canada a prévu dans son budget 46,7 million de dollars pour payer la taxe sur l'essence, alors que la plupart de ses concurrents étrangers n'en paient pas. Cette taxe sur l'essence la désavantage considérablement.

Il a été question de garanties de prêt. Si l'on envisage de telles garanties de prêt, elles ne devraient pas dépasser le montant nécessaire pour permettre à Air Canada de maintenir la cote de crédit qui était la sienne auparavant. Ses concurrentes devraient bénéficier des mêmes garanties de prêt.

Des compagnies aériennes offrant des tarifs réduits ne devraient pas être mises en place tant que ces prêts n'auront pas été remboursés. Si ensuite, Air Canada veut mettre en place des compagnies aériennes offrant des tarifs réduits, le gouvernement

devrait procéder à une vérification pour s'assurer de l'absence de tout interfinancement de la part d'Air Canada. Sinon, ce serait faire du tort aux autres compagnies au Canada sans avoir à rendre de comptes.

Comme l'ont recommandé certains, bien que pas ce soir, mais j'entends très souvent cette proposition, on ne devrait pas prendre de décision unilatérale en faveur du cabotage au Canada. Par cabotage, on entend le fait qu'un transporteur étranger soit autorisé à assurer la desserte entre différents centres canadiens. On ne devrait pas faire de déclaration unilatérale à ce sujet. Si les États-Unis veulent autoriser Air Canada à assurer la desserte entre différentes villes américaines, nous n'y voyons pas d'inconvénient. Mais nous ne devrions pas l'autoriser unilatéralement au Canada. Cela finirait par entraîner la perte d'Air Canada et n'aiderait en rien notre public voyageur.

Le gouvernement doit intervenir assez rapidement, mais avec prudence, s'il dispose d'une bonne stratégie préalablement étudiée et avalisée par la Chambre. Il ne devrait pas confondre prudence et hésitation. Ce problème ne saurait durer.

● (2105)

Il a également été question des agents armés. Le gouvernement doit se pencher sur cette question. Aux États-Unis, on embauche des gens de la rue, mais on prend la peine de leur faire subir des contrôles sécuritaires pour déterminer leur profil psychologique et leurs aptitudes professionnelles.

Le gouvernement pourrait même envisager de demander aux personnes qui voyagent fréquemment si elles n'accepteraient pas de se soumettre à ces contrôles sécuritaires et suivre cette formation. Ces personnes voyagent de toutes façon. Elles seraient habilitées en vertu des mêmes dispositions qu'un agent armé recruté à cette fin. Ce serait une façon d'en augmenter le nombre sans en augmenter le coût pour le contribuable.

Pour ce qui est de rembourser Air Canada, on ne devrait lui verser ce qu'il lui en aura coûté exactement par suite des événements du 11 septembre. J'ai bien d'autres idées sur le sujet, mais je sais que d'autres députés veulent prendre la parole.

Mme Jean Augustine (Etobicoke—Lakeshore, Lib.): Madame la Présidente, le débat exploratoire de ce soir me fournit l'occasion de parler de l'industrie canadienne du transport aérien et de sa situation actuelle.

Les événements horribles et tragiques du 11 septembre ont laissé des traces indélébiles sur nos vies et sur le monde de l'aviation civile. J'offre mes condoléances aux familles et aux personnes qui ont perdu des êtres chers dans cette horrible tragédie.

Nombre de secteurs de l'économie canadienne ont été grandement affectés par ces événements, mais l'industrie du transport aérien a été la plus touchée. Outre l'industrie du transport aérien, divers autres secteurs, notamment le tourisme, l'automobile et les investissements, ressentent encore les contrecoups économiques de cette catastrophe. La crise menace de nous faire sombrer dans un désastre économique de grande envergure.

Des centaines de Canadiens ont déjà perdu leur emploi en raison de cette tragédie. Dans ma circonscription, Etobicoke—Lakeshore, un grand nombre de mes électeurs travaillaient dans l'industrie du transport aérien. Il va sans dire que ces gens sont inquiets de l'incidence de ces événements sur leur mode de vie, leur travail et leur famille. Depuis le début de la crise, ils m'affirment, au téléphone et par la poste, qu'il est nécessaire que le gouvernement fédéral aide l'industrie à traverser ces moments d'incertitude.

Initiatives ministérielles

Les événements du 11 septembre 2001 sont sans précédent dans l'histoire de l'aviation. Je le répète tout simplement parce que j'estime que cet événement sans précédent nécessite la prise de mesures spéciales. À aucun autre moment dans l'histoire moderne nous avons vu les actions des compagnies aériennes du monde entier baisser à un tel rythme effréné et la concurrence s'interrompre. De gros transporteurs aériens des États-Unis, de la France, de la Grande-Bretagne et d'autres pays ont considérablement réduit leur personnel et l'utilisation de leurs flottes.

Au Canada, les petits transporteurs ont fait des compressions. Air Transat, tout comme Canada 3000, sont des exemples. De même, Air Canada, le porte-étendard du Canada, a annoncé 9 000 suppressions de postes, résultat direct des récents événements.

Je suis arrivée au Canada il y a 41 ans, à bord des Lignes aériennes Trans-Canada. Je crois aux porte-étendards. Je crois que les transporteurs doivent offrir un service sûr, et c'est le cas d'Air Canada.

Notre industrie aérienne a perdu des milliards de dollars ces deux dernières semaines. Elle a eu du mal à payer ses assurances et ses coûts d'exploitation. Beaucoup d'entre nous ont reçu des lettres décrivant la situation. Nous comprenons qu'une diminution de la demande entraîne une surcapacité, une hausse des coûts et une réduction des recettes. Tout cela s'est répercuté sur les profits. Le secteur de l'aviation est indispensable à nos localités.

Je dis au ministre des Finances et au ministre des Transports que nous devons faire l'impossible pour aider l'industrie à se sortir de ce mauvais pas et pour rétablir la confiance dans l'industrie aérienne du Canada.

J'ai été ravie d'entendre le ministre des Transports dire plus tôt qu'il ne permettra pas que ces événements acculent à la faillite le porte-étendard du Canada.

Depuis cette tragédie, les gouvernements des États-Unis, de la Grande-Bretagne et d'autres gouvernements ont agi pour offrir une aide financière. Dans cette crise, nous, Canadiens, devons aider notre industrie. Il n'est pas dans l'intérêt supérieur des Canadiens de laisser disparaître un secteur primordial de notre économie.

Je conseille au ministre d'offrir une aide financière au secteur en fonction des faits et de proposer un plan équitable pour en assurer la viabilité. Nous savons que la société Air Canada, en particulier, éprouvait des difficultés avant les événements, mais nous savons aussi que nous devrions l'aider à stabiliser l'agitation que connaît actuellement l'industrie.

● (2110)

Les Canadiens veulent que nous agissions. Ils veulent que nous montrions à l'industrie ce que c'est que d'être responsable. Mes électeurs veulent que nous agissions sur ce front dans leur propre intérêt. Nous devons mettre notre confiance dans le système. Nous devons continuer de faire ce que nous avons commencé. Par exemple, après que les compagnies d'assurances eurent annulé leurs garanties pour dommages causés à des tiers en raison d'actes terroristes ou d'une guerre, le gouvernement est intervenu et a accordé une indemnité pour pareils sinistres relativement aux opérateurs de services d'aviation essentiels au Canada. On trouve également dans cet accord une période d'assurance de 90 jours et des limites de garanties.

Nous savons que le gouvernement fédéral peut aider. Nous savons qu'il peut accorder son aide. Nous savons qu'il peut faire ce qui est nécessaire.

Les employés d'Air Canada dans ma circonscription veulent une compagnie aérienne forte. Ils veulent obtenir l'assurance que le gouvernement prendra les mesures voulues pour veiller à ce qu'ils retournent au travail.

En guise de conclusion, je tiens à donner l'assurance au ministre que non seulement nous l'appuierons pendant qu'il évaluera et présentera un plan ou un programme, mais encore nous l'épaulerons dans son travail auprès de la Federal Aviation Administration pour accroître la sécurité aérienne partout en Amérique du Nord.

Depuis le 11 septembre, j'ai pris plusieurs vols à partir de l'aéroport Pearson de Toronto. Ceux qui prennent l'avion ont constaté un resserrement des mesures de sécurité : une plus grande présence policière, vérification des voyageurs, fouilles manuelles, contrôles de sécurité à l'aéroport, fouilles plus approfondies des bagages et verrouillage des portes de la cabine de pilotage. Je félicite le ministre des Transports d'avoir pris ces mesures.

Je tiens à affirmer que j'appuie Air Canada et ses employés. J'appuie notre porte-étendard. J'appuie la stabilisation d'Air Canada, la stimulation de tous les secteurs de cette industrie, les mesures incitant les gens à continuer de prendre l'avion. Je compte sur le ministre des Transports pour maintenir la confiance du public dans notre industrie aérienne.

M. John Cummins (Delta—South Richmond, Alliance canadienne): Madame la présidente, l'industrie mondiale du transport aérien éprouve de graves difficultés à la suite des événements du 11 septembre. Les répercussions d'une chute marquée du nombre de passagers sont généralisées. Les agents de voyages, les hôtels, les restaurants et les taxis sont tous touchés par l'annulation de réservations et par la diminution du nombre de gens disposés à voyager par avion.

Si cette diminution n'est pas enrayée, d'ici peu les fabricants d'avions et de leurs composants seront également touchés. C'est un dur coup pour notre économie dans les circonstances actuelles. Le ralentissement touche les transporteurs du monde entier.

American Airlines, le plus gros transporteur du monde, avec plus de 110 000 employés, envisage de licencier 20 000 personnes. Le mois dernier, American Airlines a dû dépenser un milliard de dollars et elle déploie à l'heure actuelle d'énormes efforts pour trouver du financement supplémentaire afin de pouvoir poursuivre ses activités, selon son premier dirigeant, M. Donald Carty. Celui-ci a déclaré que le principal défi des compagnies aériennes est la survie et non la rentabilité. Il a fait remarquer que, la semaine dernière, American Airlines fonctionnant à rendement réduit, le coefficient d'occupation des sièges avait été d'environ 50 p. 100, ce qui équivalait à offrir le même service qu'avant le 11 septembre avec un coefficient d'occupation de 40 p. 100.

Le groupe Swissair pourrait également faire faillite dans les prochains jours, si une initiative de renflouement ne se matérialise pas. Le président et chef de la direction, M. Mario Corti, a déclaré à la télévision suisse que l'entreprise serait acculée à la faillite si elle n'obtenait pas d'ici quelques jours les nouveaux capitaux sur lesquels elle compte. À l'instar d'Air Canada, ses problèmes remontaient à avant la tragédie du 11 septembre et, à défaut d'une forme d'aide quelconque, ses perspectives d'avenir ne sont guère différentes.

Initiatives ministérielles

Air Canada éprouve de graves difficultés; c'est d'ailleurs la raison de ce débat. Il incombe au gouvernement de corriger le problème. Il faut mettre Air Canada à flot, car nous avons besoin d'un transporteur national sûr et fiable pour nos gens d'affaires. Si Air Canada s'effondre, il est peu probable, étant donné la conjoncture actuelle du transport aérien à l'échelle mondiale, qu'une entreprise vienne occuper le créneau. On assistera à une grave perturbation du service, qui sera très coûteuse pour l'entreprise privée.

Que faire? Certains préconisent que le gouvernement acquière une participation dans Air Canada. Je rejette cette position, car le rôle du gouvernement consiste à réglementer. C'est à l'entreprise privée qu'il revient de bien mener ses activités. Trop souvent, le succès d'une entreprise privée dépend de bons règlements. C'est certes le cas maintenant. Ce n'est pas en revenant en arrière et en faisant d'Air Canada une société d'État qu'on pourra remédier à la situation.

Lorsqu'ils ont parlé de la crise à Air Canada, les fondamentalistes, si je peux les appeler ainsi, ces théoriciens du marché libre et non réglementé seraient prêts à laisser brûler le hangar et tous les avions qui s'y trouvent. Ils voudraient nous faire croire qu'une bonne fête du libre marché pourrait remettre toutes les choses en place à moindre coût, tout en assurant un niveau de sécurité supérieur. Mais dans la vraie vie, il n'en va pas exactement ainsi.

Les problèmes que connaissait Air Canada avant le 11 septembre étaient principalement dus à l'incapacité du gouvernement d'exercer son leadership à l'égard du secteur des transports aériens. Les problèmes de l'industrie après le 11 septembre n'étaient pas différents. La meilleure façon d'aider Air Canada à se relever de ses difficultés actuelles consiste à accroître la confiance des consommateurs dans la sécurité des transports aériens. Le gouvernement doit agir immédiatement en ce sens.

Depuis les événements tragiques du 11 septembre, le nombre des réservations à bord d'avions au Canada a considérablement diminué, ce qui a provoqué du même coup un énorme manque à gagner non seulement pour les compagnies aériennes, mais aussi pour d'autres industries. En dépit de demandes répétées en faveur d'une sécurité accrue et améliorée dans les aéroports, de la présence d'agents armés et de mesures de sécurité supplémentaires à bord des avions commerciaux canadiens, le gouvernement a refusé d'agir.

Comparons cette inaction à la détermination affichée par les Américains. Le président Bush a décidé d'accroître le nombre d'agents vêtus en civils et armés à bord des avions commerciaux; de restreindre l'accès au poste de pilotage; de mettre au point des dispositifs de poursuite d'aéronefs qui ne peuvent être débranchés et de confier aux autorités fédérales la responsabilité d'assurer la sécurité et le dépistage dans tous les aéroports, et notamment l'achat et l'entretien de tout l'équipement. Le gouvernement américain s'est également engagé à stabiliser l'industrie aérienne en y injectant 22 milliards de dollars canadiens.

● (2115)

Compte tenu des pertes directes et de la hausse des coûts consécutifs aux événements du 11 septembre, ainsi que de la dislocation de l'économie canadienne et des pertes d'emplois, directes et indirectes, le gouvernement doit s'engager à assurer la stabilité de l'industrie des transports aériens au Canada par un soutien financier mesuré, par l'application d'une réglementation adéquate en matière de sécurité et par la mise en place d'un système de réglementation raisonnable.

Si le gouvernement adopte cette approche sensée afin de rétablir la confiance du public envers les transports aériens, il contribuera grandement à sauver des emplois menacés par la situation actuelle.

Une industrie du transport aérien bien portante aurait une influence positive en ces temps difficiles.

Le gouvernement doit s'engager à assurer la réussite d'un transporteur national, des transporteurs régionaux et des transporteurs indépendants. Un engagement en faveur de la réussite de l'industrie du transport aérien est ce qui fait défaut depuis longtemps au Canada. Il est temps de changer d'attitude.

● (2120)

Mme Sarmite Bulte (secrétaire parlementaire de la ministre du Patrimoine canadien, Lib.): Madame la présidente, il ne fait aucun doute que les tragiques événements du 11 septembre ont eu de très vives répercussions sur l'industrie aérienne à l'échelle mondiale. Immédiatement après l'attentat, l'ordre a été donné aux avions d'atterrir et l'espace aérien a été fermé.

Beaucoup de Canadiens se sont trouvés dans l'impossibilité de rentrer de l'étranger pour se trouver chez eux avec leurs êtres chers. Je faisais partie des nombreux parlementaires provinciaux, territoriaux et fédéraux canadiens qui participaient à une assemblée internationale de l'Association parlementaire du Commonwealth en Australie au moment où les attentats se sont produits. Il nous était impossible de rentrer chez nous.

Quand les avions se sont remis à voler et que l'espace aérien au-dessus des États-Unis a été graduellement rouvert, les voyageurs qui avaient été en rade ont pu lentement retourner chez eux. Je dois ajouter que j'ai été tellement heureuse de pouvoir rentrer au pays à bord d'un vol d'Air Canada qui pouvait survoler le territoire américain. Je savais que ce serait Air Canada et je savais que je serais en sécurité et que je finirais par rentrer chez moi et retrouver ma famille.

Cependant, après ces vols initiaux de retour, le trafic aérien ne s'est pas rétabli. Une semaine plus tard, les aéroports étaient visiblement vides. Je puis le dire car, à peine un jour après mon retour d'Australie, je revenais à Ottawa et les avions étaient vides. Les gens qui n'avaient pas besoin de se déplacer et qui étaient rentrés chez eux et avaient retrouvé leurs êtres chers ne voulaient plus bouger.

Certains de mes amis ont annulé leurs vacances en Europe, non par crainte de voler mais parce qu'ils avaient le sentiment qu'il valait mieux rester à la maison avec leur famille en ces temps incertains. Aujourd'hui, quand j'ai pris un vol pour revenir à Ottawa, près de trois semaines après les attentats, j'ai constaté que les aéroports sont encore vides. Il n'y a plus de bouchon de la circulation à l'extérieur des aires de départ à l'aéroport. Les queues ont disparu. Les gens ne volent pas.

Le système de transport aérien constitue un élément important de notre infrastructure économique nationale et internationale. Par conséquent, étant donné que le gouvernement a un rôle-clé à jouer pour veiller à ce que nos échanges commerciaux de produits se poursuivent aussi rapidement et aussi efficacement que possible de part et d'autres de nos frontières, je pense moi aussi que notre gouvernement a un rôle à jouer pour veiller à ce que nos échanges commerciaux de services se poursuivent à l'échelle nationale et internationale. Il doit veiller à ce que les gens qui fournissent ces services aient accès aux moyens de transport dont ils ont besoin afin d'avoir accès rapidement et efficacement aux marchés et y fournir ces services.

Initiatives ministérielles

Le commerce des services est l'une des bases de notre prospérité future. Notre économie est très axée sur les services, à telle enseigne que trois emplois sur quatre au Canada appartiennent à l'industrie des services. L'année dernière, 90 p.100 des 319 000 nouveaux emplois créés au Canada l'ont été dans l'industrie des services.

Le 26 septembre, j'ai reçu une lettre d'Air Canada, qui a été envoyée, je crois, à tous les députés. Cette lettre faisait état de la demande d'aide directe et indirecte présentée au gouvernement du Canada dans la foulée des attaques terroristes. On y disait que le nombre de passagers vers les États-Unis avait chuté de 30 p. 100, et que la société avait réduit le nombre de ses vols de 20 p. 100 en plus d'avoir immobilisé 84 aéronefs au sol.

Air Canada disait aussi avoir approché le gouvernement fédéral afin d'obtenir un arrangement financier, compte tenu des problèmes suivants : premièrement, en guise de compensation pour les pertes résultant d'une interruption de service de trois jours; deuxièmement, afin d'atténuer la baisse anticipée du volume de passagers à moyen et à long terme; troisièmement, en guise de compensation pour les coûts faramineux liés aux nouvelles mesures de sécurité dans les aéroports et pour les coûts des assurances.

En ce qui concerne la troisième demande, permettez-moi de signaler qu'Air Canada et WestJet viennent de majorer chaque billet de 3 \$, de manière à compenser les coûts accrus des assurances. Air Canada a agi promptement.

Avant d'examiner les demandes que je viens de mentionner, il importe d'examiner comment les autres transporteurs aériens internationaux s'en tirent et quelles mesures d'aide prendront les autres gouvernements à l'égard de leurs transporteurs aériens.

● (2125)

Les grands transporteurs américains ont subi des pertes importantes. Deux d'entre eux ont perdu quatre appareils, et tous les passagers qui se trouvaient à bord de ces appareils sont morts le 11 septembre dernier. Il n'y a pas que United Airlines ou American Airlines qui a subi des pertes. Tous les autres grands transporteurs aériens ont annoncé des licenciements et une réduction du nombre de vols à la suite de la baisse de trafic. Le gouvernement des États-Unis a fourni aux sociétés aériennes l'équivalent de 7,5 millions de dollars canadiens en paiements en espèces ainsi que 15 millions de dollars canadiens en garanties de prêts.

Voyons ce qui se produit en Europe. British Airways, le plus grand transporteur aérien européen, a réduit le nombre de ses vols à la suite d'une baisse de la demande depuis les attentats dont ont été victimes les États-Unis. Les voyages transatlantiques ont connu une chute vertigineuse.

La semaine dernière, la société British Airways a annoncé la suppression de 5 200 emplois, en plus des 1 800 dont l'élimination avait déjà été annoncée précédemment, et elle a immobilisé au sol 20 appareils. British Airways, tout comme Air Canada, subissait les effets de sombres perspectives économiques qui se traduisaient par une baisse du trafic aérien avant le 11 septembre. Tout comme Air Canada, ce transporteur a réagi avant le 11 septembre en réduisant sa capacité, en éliminant des emplois et en annonçant pour 2002 d'autres compressions à ce chapitre.

Fait intéressant à signaler, le gouvernement du premier ministre Blair n'a pas offert de mesures d'indemnisation. Swissair lutte aussi pour subsister. J'utilise l'exemple de Swissair parce que, à l'instar d'Air Canada, c'est un transporteur national et parce qu'il subissait lui aussi des pertes avant le 11 septembre.

Le gouvernement suisse a annoncé qu'il était prêt à jouer un rôle dans la réforme du transporteur, mais ce rôle reste à définir. Jean-Pierre Roth, le président de la Banque nationale suisse, aurait déclaré qu'à son avis, toute tentative du gouvernement pour sauver financièrement n'importe quelle entreprise en difficulté n'est pas une solution viable à long terme.

Il convient aussi de souligner qu'il n'a pas exclu systématiquement l'intervention de l'État. Selon un article paru dans l'édition de dimanche du *Star* de Toronto, il aurait déclaré:

L'intervention de l'État peut être nécessaire dans une situation d'urgence, dans des circonstances extrêmement particulières, mais [...] au bout du compte, la réponse du secteur privé sera la solution à long terme.

M. Ross a aussi souligné l'importance d'un transporteur aérien national en Suisse, dont Zurich est le principal centre financier et Genève, la ville européenne qui abrite le siège social des Nations Unies ainsi que de nombreuses autres organisations internationales. Quoi qu'il en soit, indépendamment de ce que M. Roth a déclaré, ce matin les actions de la Swissair ont cessé d'être échangées.

Il importe aussi de noter que la baisse de la demande de transport aérien a aussi touché les fournisseurs de l'industrie. La semaine dernière, nous avons appris que Bombardier allait éliminer 3 800 emplois et réduire la production, par crainte que les compagnies aériennes n'aient pas l'argent pour combler l'écart entre le financement fourni par des tiers et le prix d'achat des appareils. On craint que les liquidités qui se dégageront ne servent à éponger les frais d'exploitation.

Les redevances d'atterrissage ont aussi baissé à cause de la diminution du volume. Les activités des traiteurs ont diminué de 18 p. 100. Les fournisseurs de carburant devraient aussi être touchés.

Par conséquent, je dirai respectueusement que la rentabilité à long terme des lignes aériennes est importante non seulement pour le transport aérien même, mais aussi pour les nombreux secteurs qui fournissent cette industrie. Une question importante se pose: quel est le meilleur moyen de garantir cette rentabilité?

On semble généralement préférer une solution fondée sur le secteur privé. Cependant, il ne faut pas oublier que les attaques du 11 septembre étaient imprévisibles, qu'elles ont été dévastatrices. Je crois que les Canadiens conviendront généralement qu'il importe que le Canada ait un transporteur national. J'estime que c'est plus qu'un symbole national, comme l'un de mes collègues de ce côté-ci l'a dit.

Que faut-il faire? Je dirais que, tout d'abord, il faut envisager d'indemniser Air Canada pour les pertes qu'elle a subies pendant les trois jours où elle n'a pu voler. Comment évaluer ces pertes? Selon moi, de la même manière qu'on prouve des pertes devant les tribunaux. Il faut voir les conséquences directes et les pertes découlant de cet arrêt de trois jours.

Ensuite, je crois que le gouvernement fédéral et les lignes aériennes doivent continuer à évaluer les répercussions de la tragédie du 11 septembre sur l'industrie du transport aérien. Nous devons continuer d'étudier toutes les demandes d'aide financière des transporteurs aériens au Canada avec soin, en tenant compte du contexte mondial de l'industrie.

● (2130)

Le gouvernement fédéral voudrait qu'Air Canada et les syndicats qui représentent ses employés cherchent ensemble une solution acceptable pour toutes les parties. Le Canada, à cause de l'immensité de son territoire, a besoin d'une industrie de l'aviation rentable et d'un transporteur national fort du point de vue économique. J'espère que, à la Chambre, nous pourrions chercher ensemble la bonne solution.

Initiatives ministérielles

[Français]

M. Jean-Yves Roy (Matapédia—Matane, BQ): Madame la présidente, les événements du 11 septembre dernier n'ont sans doute pas encore fait connaître l'ensemble des impacts qu'ils auront sur nos vies et particulièrement sur notre économie.

Le tout premier de ces impacts, outre l'horreur et le goût amer qu'ils peuvent nous laisser, c'est sans doute que nous avons réalisé collectivement que quelque chose venait de changer sur la planète sur laquelle nous vivons.

Tous les observateurs sérieux de la scène politique et économique mondiale s'accordent pour le dire: rien ne pourra être comme avant cette journée d'horreur. C'est l'ensemble du fonctionnement des démocraties et de leur économie qui a été profondément perturbé.

Ces événements nous ont amenés collectivement à une réflexion sans précédent au cours des dernières semaines. Ce sont tous les pays du monde qui ont été forcés de réfléchir et même, à la limite, de repenser les relations qu'ils avaient entre eux.

Il serait éminemment souhaitable que cette réflexion nous conduise tous et toutes à l'établissement d'une paix durable, par le partage de nos richesses et de nos valeurs respectueuses de la pensée des autres et, surtout, respectueuses du droit des autres à leur vie et à leur liberté.

Au cours des derniers jours, nous avons entendu une multitude de déclarations qui semblent aller dans un sens bien précis. Le monde est en crise. Les économies sont en crise et les États doivent réagir.

Certains observateurs vont jusqu'à remettre en cause la manière dont s'est réalisée et se réalise actuellement la mondialisation. Les grands États du nord, dont nous faisons partie, ont peu écouté les revendications des pays les plus pauvres qui souhaitaient une libéralisation des échanges respectueuse des personnes et des économies locale et régionale.

Une des leçons que nous devons tirer des événements du 11 septembre dernier est que la concentration des centres de décision en un seul lieu nous rend fort vulnérables à cette nouvelle forme de guerre qu'est le terrorisme.

Un bon nombre de grandes entreprises évoluant à l'échelle mondiale ont perdu, le 11 septembre dernier, leurs têtes dirigeantes. Il faudra des années avant qu'elles ne puissent se relever de ce coup dur.

Plus près de nous, ce sont des milliers de personnes qui se retrouvent au chômage. Ce sont des milliers de familles qui verront leurs revenus diminuer de près de 50 p. 100. Ce sont des milliers de familles qui vivront une nouvelle insécurité, ce qui entraîne inévitablement son cortège de malaises sociaux sous toutes leurs formes et sous des formes les plus diverses.

Les grands médias d'information reflètent, selon moi, une sorte d'insensibilité que nous avons ressentie dans les paroles et les discours de certains de nos gouvernants. Dans les grands titres, les premières pages des grands journaux et les manchettes des grands réseaux de télévision ne font état que d'une chose. On entend et on lit: «9 000 emplois coupés chez Air Canada; 1 200 chez un autre transporteur; 200 dans une autre entreprise; 600 ailleurs.» Le traitement qu'on y donne ressemble fort à une énumération de statistiques qui, comme d'autres, seront rapidement oubliées.

Pourtant, ce ne sont pas que des emplois perdus. Ce sont des êtres humains qui se retrouvent au chômage. Ce que nous devrions lire, ce n'est pas: «900 emplois perdus», mais «9 000 personnes qui se retrouvent au chômage.»

Je crois, de plus, qu'il s'agit ici du sommet de l'iceberg. Les événements du 11 septembre, comme je le disais tout à l'heure, ne nous ont pas encore permis de connaître le fond du baril.

D'autres coupures seront sans doute annoncées au cours des prochains jours, des prochaines semaines et des prochains mois. Bien entendu, ces personnes auront droit à l'assurance-emploi—comme nous le disait un député du gouvernement—, comme si l'assurance-emploi pouvait être la recette magique à tous les maux causés par les événements du 11 septembre dernier, comme si l'assurance-emploi pouvait régler le problème de tous les employés d'Air Canada et faire en sorte que ces gens-là puissent continuer à vivre.

Mais quelle assurance-emploi leur offrons-nous? Une assurance massacrée, presque détruite par un gouvernement dont l'objectif n'était que de payer un déficit et une dette engendrée par des années de gaspillage, de dépenses éhontées qui se poursuivent toujours dans certains domaines, notamment par des dédoublements que nous pourrions aisément corriger si la volonté politique y était.

●(2135)

Pour régler la situation face à laquelle nous nous trouvons, il faut plus que l'assurance-emploi actuelle, c'est-à-dire telle qu'elle est présentement. Depuis des années, nous, du Bloc québécois, demandons de revenir à un véritable régime d'assurance-emploi qui protégera les travailleuses et les travailleurs de façon adéquate, face à des coups durs comme celui que nous vivons présentement.

Le message que nous lançons et que nous lançons toujours est d'une actualité criante, particulièrement aujourd'hui hélas. Les événements du 11 septembre dernier nous amènent à nous poser collectivement la question du rôle de l'État. C'est cette question, précisément, que nous pose la motion présentée ce soir.

Pour quelles raisons, au fond, est-ce que nous nous donnons des gouvernements dans une société dite démocratique? À quoi sert un gouvernement si, au moment de coups durs, il répond bêtement qu'il faut attendre et voir? Est-il nécessaire d'attendre que le navire ait coulé avant de mettre à l'eau les canots de sauvetage? Est-il nécessaire d'attendre que l'économie soit au plus mal avant d'intervenir?

Je crois personnellement que le gouvernement a un rôle de régulateur à jouer, particulièrement en ce qui concerne Air Canada et les entreprises aériennes. Afin de soutenir l'économie et l'emploi en période difficile, un gouvernement doit mettre de côté ses méthodes conservatrices et attentistes et faire preuve d'imagination.

Depuis des années, l'attitude du gouvernement nous a conduits à l'abandon des régions. C'est particulièrement vrai au niveau du transport aérien. Ce gouvernement a tout fait pour se départir du peu d'infrastructures qu'il avait en régions. De l'État providence, nous sommes passés à l'absence d'État. On pourrait même penser qu'il y avait une volonté avouée de fermer les régions, de ne leur laisser que très peu de marge de manoeuvre et de faire en sorte qu'elles disparaissent par attrition.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, le transport aérien est un bon exemple. Il était devenu quasi inexistant en régions, et j'espère que malgré les coupures annoncées à Air Canada, les régions n'auront pas à payer, encore une fois, pour ce qui vient de se produire. Dans nos régions, nous sommes déjà en situation extrêmement difficile. Les services ont été diminués. Nous sommes mal desservis, ou pas du tout, et à des coûts qui n'ont pas de sens.

Initiatives ministérielles

Ainsi, il faut faire très attention lorsqu'il est question de difficultés éprouvées par l'industrie aérienne canadienne. Vigilance et prudence sont de mise pour que cette situation difficile et sérieuse ne mette pas tout simplement fin à un service fondamental, celui de l'avion, qui, chez nous, est en situation périlleuse actuellement.

Cela m'amène à préciser que dans les coupures annoncées par la société Air Canada, il est question de 9 000 coupures de postes, dont 1 000 toucheront vraisemblablement les aéroports régionaux.

Pour toutes ces considérations, et compte tenu de la situation actuelle, il est impératif que les services soient maintenus. Je dis «maintenus», mais de fait, je devrais plutôt parler de développement dans les régions et d'améliorations pour ce qui nous concerne.

Je souhaite que les régions n'aient pas à payer le prix fort. Compte tenu du peu de services que nous avons en régions, c'est le devoir de l'État d'intervenir, afin que nous conservions au moins le peu que nous avions.

Le gouvernement doit être proactif et il se doit d'accélérer l'étude de tous les projets d'investissement qu'il a sur la table, que les entreprises régionales lui ont soumis. Il se doit d'assouplir ses critères, trop souvent passés mur-à-mur et qui ne reflètent en rien les réalités et les besoins des régions. Il se doit aussi et surtout de travailler de concert avec le gouvernement du Québec et les gouvernements des provinces. L'heure n'est pas aux luttes stériles. La démocratie doit être respectée.

Le gouvernement du Québec a déjà enclenché un processus qui donne d'excellents résultats dans les régions dites éloignées. Autant en Gaspésie que dans la vallée de la Matapédia, les gens commencent à relever la tête, et il serait tragique que les événements du 11 septembre dernier viennent briser ce nouvel élan. Il serait tragique également que les événements du 11 septembre dernier viennent nous empêcher de nous développer, entre autres, par l'absence de transport.

Je demande donc à ce gouvernement de travailler avec le gouvernement du Québec et les gouvernements des provinces, afin que nos régions s'en sortent définitivement. C'est un changement de mentalité nécessaire et urgent.

Je demeure convaincu que nous serons moins vulnérables lorsque nos régions seront plus fortes et lorsque nos centres de décisions ne seront pas tous concentrés au même endroit.

À titre de député du Bloc québécois, je demande que le gouvernement intervienne et qu'il le fasse en faveur des régions.

• (2140)

[Traduction]

M. Roy Cullen (Etobicoke-Nord, Lib.): Madame la Présidente, personne n'a demandé de vivre les attentats du 11 septembre dernier. Personne n'a invité les terroristes. Personne ne voulait d'eux. Les gens sont consternés des répercussions que ces attentats ont entraînées et de voir combien ces mesures ont mis le monde à l'envers. C'est une réalité à laquelle nous devons tous faire face, au Canada comme à l'étranger.

Ces attentats ont eu des répercussions énormes sur l'industrie aérienne. L'Association du transport aérien international estime à 15 milliards de dollars les coûts relatifs à la crise actuelle dans l'industrie aérienne. Aux États-Unis seulement, 133 000 emplois ont déjà été perdus. Le groupe Swissair pourrait fermer ses portes au cours des prochains jours.

Ce sont de très graves problèmes auxquels nous devons faire face en ces temps difficiles. Nous devons maintenant déterminer si le

gouvernement fédéral devrait aider l'industrie aérienne canadienne, et, dans l'affirmative, quelle forme cette assistance devrait prendre.

Dans ma circonscription, Etobicoke-Nord, qui se situe tout près de l'aéroport Lester B. Pearson, bon nombre de mes électeurs sont touchés de très près. Certains étaient à l'emploi d'une compagnie aérienne, d'autres travaillaient pour l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto ou pour l'aéroport Lester B. Pearson, d'autres encore étaient employés de compagnies de taxi ou de limousines reliées à l'aéroport, d'entreprises de location de voitures, d'hôtels ou de restaurants reliés à l'aéroport, et de bien d'autres commerces connexes.

Revenons un peu sur les faits et les circonstances. Au cours de l'année 2000, nous avons virtuellement fait de la société Air Canada notre transporteur national. Si nous ne l'avions pas fait, nous aurions du même coup permis la faillite des Lignes aériennes Canadien. Avec le recul, cela aurait peut-être été une meilleure solution. Ayant vécu dans l'ouest du Canada pendant 12 ans, je connais le symbolisme que représentait Canadien et l'attachement que les gens avaient envers cette société, comme bon nombre d'entre vous le savez bien.

Le gouvernement a bien essayé de faire fonctionner les choses. De façon générale, je crois que l'intégration d'Air Canada et de Canadien a remporté un certain succès. Il est vrai que certains Canadiens ont fait face à des problèmes avec Air Canada. En fait, bon nombre d'entre nous avons vécu ces problèmes, qu'il s'agisse de vols annulés, d'arachides qui goûtent drôle ou d'autre chose. Nous savons qu'il y a eu des faiblesses sur le plan du service.

Mais aujourd'hui on ne parle pas de lacunes mineures relatives au service. On parle de la survie même de l'industrie aérienne du Canada.

Je devrais énoncer les critères que j'utiliserais pour déterminer quelle aide fédérale le gouvernement devrait accorder à l'industrie aérienne. Malheureusement, les premières observations faites par le président Milton d'Air Canada, quand il a cité le montant de 3 à 4 milliards de dollars, ont faussé le débat. C'est un montant absolument fantaisiste, étant donné la situation financière du Canada. Franchement, je pense que ce montant est tombé du ciel.

Nous devrions prendre en considération les pertes que les lignes aériennes ont subies par suite de la fermeture des espaces aériens. Plus important encore, nous devrions prendre en compte les difficultés que devra relever l'industrie aérienne au Canada.

Dans un esprit juste et financièrement responsable, nous devrions nous limiter aux lignes aériennes mêmes. Je sais que, dans ma circonscription, de nombreuses industries auxiliaires sont touchées, mais la réalité est que, si les Canadiens reprennent les airs, il y aura des retombées partout dans les industries auxiliaires.

Si nous envisageons d'indemniser toutes les industries auxiliaires qui appuient l'industrie aérienne, il faudrait que des vérificateurs se penchent sur la question pendant dix ans. Honnêtement, je doute que nous puissions nous permettre cela. Nous devons nous concentrer sur la question de faire reprendre les airs aux voyageurs. C'est un problème mondial. C'est une difficulté mondiale.

Le Canada réagit en prenant des mesures pour redonner confiance à ceux qui voyagent en avion. On améliorera la situation en fermant les portes de la cabine et en adoptant diverses mesures pour assurer la sécurité dans les aéroports, mais il faudra mettre du temps pour rétablir la situation.

Initiatives ministérielles

Certains soutiennent que le monde entier a changé de façon irrévocable après le 11 septembre, qu'il y aura plus de téléconférences d'affaires et que la demande de déplacements par avion restera à la baisse.

• (2145)

Je ne partage pas ce point de vue. Après un bon nombre de mois, les gens commenceront à se déplacer en avion. Il nous incombe de veiller à ce que nos systèmes de sécurité, nos contrôles à la frontière et nos autres services auxiliaires soient offerts selon des modalités garantissant notre sécurité.

Si les affaires reprennent dans les sociétés aériennes, je crois que les entreprises et les particuliers oeuvrant dans ce secteur en profiteront directement et indirectement. C'est la démarche la plus réaliste à adopter.

Si l'on s'arrête à Air Canada et à toute l'industrie du transport aérien, bien qu'Air Canada semble être celle qui éprouve le plus gros problème, nous devons retenir le point de vue selon lequel tous les intervenants doivent être impliqués. Le gouvernement fédéral ne peut à lui seul résoudre les problèmes d'Air Canada. Nous devons nous arrêter aux employés de la société, y compris à la direction. Que peuvent-ils faire pour qu'Air Canada devienne une société saine sur le plan structurel? Qu'en est-il des créanciers? Cela nuit à la restructuration d'Air Canada. Les créanciers des Lignes aériennes Canadien et autres créanciers devront, comme le veut l'expression populaire, mettre de l'eau dans leur vin. Les gouvernements à tous les paliers devront apporter une contribution.

Nous devons faire une distinction entre ce qui est survenu dans la foulée des événements du 11 septembre et les problèmes qui influent sur l'industrie du transport aérien au Canada avant cette date. Nous savons qu'Air Canada éprouvait des problèmes. Est-ce une conséquence de l'organisation du pouvoir? Avait-elle des frais généraux disproportionnés par rapport au marché? Avait-elle assez de souplesse sur le plan des ententes collectives? Je sais qu'un de mes électeurs a parlé de la notion de portée interne, qui constitue à son avis le plus important obstacle à la restructuration d'Air Canada.

Air Canada était-elle en danger en raison des parts de marché accrues que soutiraient des compagnies aériennes concurrentes? Si c'est le cas, c'est un problème, car nous voulons encourager WestJet et Canada 3000 à livrer davantage concurrence à Air Canada sur les itinéraires intérieurs.

Nous avons accordé à Air Canada un débouché incroyable en lui accordant un mandat planétaire sur le plan des itinéraires internationaux. Il est vrai qu'il existe beaucoup de concurrence sur ces itinéraires. Toutefois, la société bénéficie là d'une occasion et j'aimerais la voir connaître du succès. À mon avis, la majorité des Canadiens voudraient que ce soit le cas.

La question est de savoir si la compagnie a un plan d'entreprise. A-t-elle un bon plan d'entreprise? En quoi consiste-t-il? Parle-t-on d'une restructuration? Parle-t-on d'un refinancement? Cela veut-il dire que les employés vont devoir se montrer plus flexibles? Cela veut-il dire que la direction va accepter des réductions salariales? Quelles que soient les mesures à prendre, il faut comprendre que le gouvernement fédéral ne peut à lui seul remettre Air Canada dans la situation où la compagnie se trouvait il fut un temps.

Quelqu'un a demandé pourquoi le gouvernement du Canada n'achetait pas des actions non émises d'Air Canada, voire ne déprivatiserait pas Air Canada. Je ne suis pas sûr que ce serait très positif. Ce serait régresser. Néanmoins, toute aide que le gouvernement du Canada accorde à Air Canada et aux compagnies aériennes canadiennes devrait être liée à des normes de performance, à

certaines conditions de façon à ce que les Canadiens aient l'impression de s'y retrouver, de façon à ce qu'ils aient l'impression que nous avons aidé Air Canada et l'industrie du transport aérien à se restructurer et que de ce fait, l'industrie sera mieux adaptée aux besoins de la clientèle, qu'elle sera plus concentrée sur les services à la clientèle.

Bien qu'il soit tentant à plusieurs égards d'acheter des actions non émises, voire de déprivatiser Air Canada, pourquoi le gouvernement voudrait-il hériter des problèmes auxquels se trouve confrontée la compagnie aujourd'hui? Je ne suis pas sûr que le gouvernement puisse faire mieux que la direction d'Air Canada.

Air Canada est une compagnie étonnante. Elle a d'étonnantes possibilités, comme d'ailleurs toutes les compagnies aériennes au Canada. Nous devons nous assurer que sa restructuration se fasse sur de bonnes bases commerciales, que la compagnie soit viable et que les parties intéressées fassent une contribution équivalente à celle que pourra faire le Canada, ceci pour avoir une industrie de transport aérien solide et viable et pour nous remettre de la crise du 11 septembre.

• (2150)

M. Peter Goldring (Edmonton-Centre-Est, Alliance canadienne): Madame la présidente, je voudrais partager mon temps de parole avec le député d'Esquimalt—Juan de Fuca, si vous êtes d'accord.

Le vice-président adjoint: Les députés ne peuvent pas vraiment partager leur temps de parole lorsque la Chambre siège en comité plénier, car le Règlement prévoit 10 minutes par député. Les députés peuvent parler pendant cinq minutes et permettre à un autre de leurs collègues de prendre la suite, et je les y autoriserai.

M. Peter Goldring: Je vous remercie, madame la présidente.

Le 11 septembre, j'ai été du nombre des rares députés qui se trouvaient ici, à Ottawa, sur la Colline. J'ai été aux premières loges pour constater, lors de l'attentat perpétré contre les États-Unis, à quel point nous étions peu préparés à protéger les personnes sur la Colline, qu'il se soit agi de touristes ou de travailleurs.

Le 11 septembre à midi, les États-Unis avaient interdit tout atterrissage sur leur territoire. Les avions en plein vol étaient redirigés sur le Canada. S'il y avait encore des terroristes dans les airs, ils se dirigeaient vers le Canada.

En outre, le président Bush avait ordonné aux forces aériennes des États-Unis d'abattre tout avion s'approchant de Washington. Ce n'est qu'à 14 heures, soit plus de quatre heures après le début de la crise, que la GRC a interdit l'accès de la Colline parlementaire à la population, en installant des barricades et des gardiens.

Pour ce qui est de contrer le terrorisme, le 11 septembre n'est pas un jour dont les Canadiens peuvent être particulièrement fiers. Aujourd'hui, par contre, nous avons la possibilité de faire le point de nos faiblesses et d'améliorer nos dispositifs de sécurité dans l'intérêt à la fois du Canada et du monde entier.

Une de ces améliorations a été apportée par le président des États-Unis. En effet, le président Bush a nommé le gouverneur de Pennsylvanie, Tom Ridge, à la tête du nouveau bureau de la sécurité nationale pour, selon le président, diriger, contrôler et coordonner une stratégie nationale complète pour protéger les États-Unis contre le terrorisme.

Initiatives ministérielles

Je crois que le Canada doit emboîter le pas et établir un organisme de coordination ou un ministère équivalent pour contrer le terrorisme à l'échelle internationale. En matière de sécurité continentale, la nécessité de collaborer est clairement évidente.

Certaines approches pouvant être envisagées par un ministère de la sécurité nationale comprennent notamment l'élaboration d'analyses et de recommandations non conventionnelles au chapitre de la sécurité. Par exemple, nous devrions hausser les exigences en matière de formation professionnelle pour le personnel de première ligne des compagnies aériennes, les responsables non seulement des vérifications de sûreté mais aussi les traiteurs, de même que pour tous les agents de la billetterie et les employés des douanes. Les employés des compagnies aériennes doivent satisfaire à des normes de formation plus serrées au chapitre de la prévention du terrorisme. En outre, ces normes devraient être appliquées à l'échelle internationale et éventuellement régies en vertu des exigences ISO 9001 ou par l'Office des normes générales du Canada, c'est-à-dire l'ONGC. Présentement, il suffit d'être immigrant reçu, d'avoir des compétences de communication minimales et uniquement un permis de travail pour être préposé aux détecteurs de sûreté.

Les autres stratégies en matière de sécurité devraient valoir pour les deux. Il existe un danger d'infiltration de substances chimiques et biologiques dans les cabines de pilotage que l'on peut écarter au moyen de détecteurs électroniques et d'une évacuation rapide de l'air suivie d'une repressurisation de la cabine pour rétablir la qualité de l'air. La sécurité en vol devrait être améliorée au moyen de portes de cabines blindées et intégrées. Les conduits du câblage peuvent être blindés pour résister à des explosions.

Il y a un grand nombre de contrôles que l'on peut effectuer et de mesures que l'on peut prendre. Des dispositifs électroniques améliorés pourraient permettre le verrouillage du pilote automatique en fonction du plan de vol, en laissant très peu de latitude aux pilotes, afin d'éviter tout détournement de l'aéronef de sa trajectoire de vol sans l'autorisation du contrôle sol.

Des agents armés en civil sont une absolue nécessité pour suivre les mesures de réduction de la menace prises par les autres nations. Le seul point à débattre devrait être le nombre de ces agents et le pourcentage de vols où ils devraient prendre place. Pourtant, le ministre des Transports s'oppose avec véhémence à cette solution.

On pourrait aussi améliorer les enregistreurs de bord, les fameuses boîtes noires, pour qu'ils enregistrent non seulement les données-voix et numériques de la cabine de pilotage, mais aussi les données-voix et vidéo de la cabine de pilotage et de celle des passagers.

Outre les enregistrements de bord avec capteurs de sons et d'images multiples, la sécurité au sol devrait pouvoir obtenir la transmission sonore et vidéo de toutes les activités en vol. Les progrès technologiques aideraient certainement à concrétiser certaines de ces idées.

Nous avons un choix à faire. Soit que nous assurions une meilleure protection du périmètre nord-américain en collaboration avec les États-Unis, ou que nous exposions notre grande frontière internationale, qui était non protégée jusqu'à maintenant, à un ralentissement accru du commerce et du tourisme, ce qui nuira à notre économie.

• (2155)

Il faut commencer par créer un ministère de la Sécurité intérieure, comme nos voisins américains, afin de pouvoir travailler de concert avec les États-Unis à la protection du continent contre le terrorisme.

M. Keith Martin (Esquimalt—Juan de Fuca, Alliance canadienne): Madame la présidente, je remercie le député d'Edmonton-Centre-Est. Mon intervention de 10 minutes se réduira à deux minutes et demie, pour que je puisse partager mon temps de parole avec le député de Surrey-Centre.

J'ai placé les faits saillants de mon intervention de 10 minutes en divers points pour montrer comment secourir Air Canada. Le problème est frustrant, mais il peut être résolu. Nous devrions en partie examiner Continental et SouthWest, deux transporteurs qui ont réalisé des bénéfices en période de ralentissement économique.

À propos de l'aide financière, nous ne devrions pas accorder 3 milliards de dollars, mais un montant moins élevé, à une compagnie qui valait 710 millions de dollars avant le 11 septembre.

Au sujet d'une fusion, il faudrait tenir compte de la date d'embauche. Il s'agit là de la méthode la plus équitable. Imaginons que le pilote assis à droite compte 15 ans d'ancienneté par rapport à celui qui est assis à gauche. On ne peut pas fusionner sans tenir compte de la date d'embauche.

La meilleure façon de régler les conflits de travail, dont souffrent les compagnies aériennes du monde entier, c'est de recourir à l'arbitrage des offres finales. Cela obligera les deux parties à se rejoindre au centre. C'est raisonnable et efficace. Les grèves devraient être interdites dans les groupes qui travaillent dans l'industrie aérienne. Les compagnies aériennes sont absolument indispensables et cruciales pour le fonctionnement d'une économie.

En matière d'organisation, la société Air Canada croule sous la paperasse à l'heure actuelle. Elle a doublé au moins la quantité de paperasse que les gens doivent se taper. Il faudrait supprimer cela.

Du côté des billets, elle devrait revenir au système SABRE. Ce système fonctionne. Pour les bagages, il faut un système informatisé de repérage. Le système actuel de manutention des bagages ne fonctionne pas.

L'inventaire des pièces doit être informatisé. Il ne l'est pas encore. Les mécaniciens ne savent pas où se trouvent les pièces. Cela entraîne une plus grande inefficacité.

Supprimez les itinéraires qui ne fonctionnent pas! Diminuez le nombre de vols sur les itinéraires qui ne sont pas rentables! Maximisez le nombre de voyageurs à emprunter ces vols! Cela accentuera la rentabilité.

Au chapitre de la main-d'oeuvre, les pilotes ne devraient pas pouvoir piloter n'importe quel appareil, mais seulement ceux qu'ils connaissent bien.

Du côté de la parité, il faut un salaire égal pour un travail égal. On ne peut tout simplement pas permettre que des personnes qui accomplissent le même travail dans des secteurs identiques ou différents touchent des salaires différents. Écoutez tous les groupes! Consultez les administrateurs de Southwest et de Continental. Ces deux compagnies aériennes, qui étaient au bord de la faillite, ont merveilleusement réussi à rajeunir leurs opérations.

Pour l'entretien des appareils, il ne servirait probablement à rien de recourir à des sous-traitants privés et cela risquerait d'ajouter au danger. Regardez les appareils qui se sont écrasés aux États-Unis!

Permettez aux transporteurs régionaux de gérer eux-mêmes leurs affaires! Ils se débrouillent très bien. Ils remplissent leurs avions. Permettez que cet aspect soit décentralisé vers les régions, et cela fonctionnera très bien!

Nous ne pouvons pas accorder des fonds à Air Canada et permettre que cette société baisse ses prix pour ruiner WestJet. Ce n'est ni juste ni raisonnable.

Écoutez les gens qui travaillent pour la compagnie! Les employés font d'excellentes suggestions. Offrez-leur une tribune où proposer des solutions. Récompensez-les lorsqu'ils proposent des mesures de compression des coûts. Cela améliorera le moral des troupes, et il en sortira, au bout du compte, une compagnie aérienne fonctionnelle.

• (2200)

M. Gurmant Grewal (Surrey-Centre, Alliance canadienne): Madame la présidente, je tiens à remercier le député de me permettre de partager son temps de parole.

Il y a peut-être plus d'employés des lignes aériennes qui habitent dans ma circonscription, Surrey-Centre, que dans toute autre au Canada.

Après la suspension de l'application de la Loi sur la concurrence, en 1999, une offre solide d'acquisition des Lignes aériennes Canadien présentée par la société montréalaise Onyx a été bloquée. Résultat, les Lignes aériennes Canadien ont été absorbées, sans les dettes, par Air Canada. Celle-ci a manqué à sa promesse de 180 jours faite en 1999. Elle a plutôt éliminé des itinéraires, aboli 9 000 postes, augmenté les prix et abaissé la qualité du service au Canada. Les difficultés se sont accumulées chez Air Canada.

La société a maintenu ses pratiques hostiles à la concurrence qui ont chassé d'autres transporteurs comme les Lignes aériennes Canadien, Greyhound, Roots Air, CanJet, Vista et Royal. Tous ces transporteurs ont été les victimes des pratiques d'Air Canada qui entravaient la concurrence.

Les premiers qui doivent subir les gros des conséquences de la mauvaise gestion de la société sont ses actionnaires et ses détenteurs d'obligations. Ensuite, ce sont ceux qui rajustent le crédit, qui prennent des risques et accordent le crédit. Puisqu'ils s'attendent à une part des bénéfices, ils doivent aussi assumer une partie des pertes, s'il y en a. Ce ne sont pas les contribuables qui doivent payer les pots cassés qui résultent de la mauvaise gestion.

Initiatives ministérielles

De tous les transporteurs aériens, Air Canada a la plus grande capacité. Celle-ci est fonction des coûts. Or, les coûts sont élevés, l'endettement est élevé, il y a plus d'employés et davantage d'inefficacité et de gaspillage. Voilà l'accumulation de problèmes que le chef de la direction d'Air Canada essaie de cacher derrière la tragédie du 11 septembre. J'estime que ces problèmes doivent être estimés en chiffres selon une analyse coûts-profits.

Pour ce qui est de la sûreté des personnes, le gouvernement n'a pas fait de propositions concrètes. Il n'a pas dit encore s'il allait doter les vols intérieurs de policiers de l'air. Les mesures de sécurité en place sont inadéquates. Une fois qu'ils ont passé le poste de sécurité après la porte d'embarquement, les passagers peuvent encore acheter des couteaux dans les boutiques. La sécurité n'est pas particulièrement efficace.

Je ne vois pas la lumière au bout du tunnel. Je vois plutôt le tunnel après la lumière. Je crois que le gouvernement doit prendre des mesures concrètes, préparer une proposition et présenter des mesures législatives afin que notre industrie aérienne puisse être concurrentielle et plus sûre.

L'industrie aérienne n'est pas la seule industrie à traverser une période difficile. L'industrie du bois d'oeuvre fait souffrir 14 000 à 15 000 employés dans ma province, la Colombie-Britannique. La situation est semblable dans l'industrie agricole et dans celle du transport routier. Ces industries traversent une période difficile.

Mon temps de parole est épuisé. Je demande au gouvernement d'examiner le tableau dans son ensemble plutôt que de se contenter de distribuer des cadeaux d'argent à ses amis libéraux.

Le vice-président adjoint: Comme il est 22 heures, conformément à l'ordre adopté le jeudi 27 septembre 2001, le comité s'ajourne et je quitte le fauteuil.

Le président suppléant (Mme Bakopanos): La Chambre s'ajourne à 10 heures demain, conformément à l'article 24 du Règlement.

(La séance est levée à 22 heures.)

TABLE DES MATIÈRES

Le lundi 1er octobre 2001

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

Les crédits

M. Williams	5741
Motion	5741
M. Desrochers	5743
M. MacKay	5744
M. Jackson	5746
Mme Hinton	5747
M. Tonks	5748

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Loi de mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange Canada—Costa Rica

Projet de loi C-32. Deuxième lecture	5749
M. Lunney	5749
M. Paquette	5750
M. Crête	5753
M. Lanctôt	5753
Mme Lill	5754
M. Lunn	5756
M. Herron	5757
M. Grewal	5757

La loi sur l'expansion des exportations

Mme McLellan	5759
Projet de loi C-31. Deuxième lecture	5759
M. O'Brien (London—Fanshawe)	5759
M. Grewal	5762
M. Lanctôt	5763

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

Le terrorisme

M. St. Denis	5764
--------------------	------

L'entreprise privée

Mme Hinton	5764
------------------	------

La sécurité nationale

M. Savoy	5764
----------------	------

La Journée internationale de la musique

Mme Bulte	5764
-----------------	------

La Journée internationale des personnes âgées

M. Tirabassi	5765
--------------------	------

La Semaine nationale de la famille

Mme Skelton	5765
-------------------	------

La Journée mondiale de l'habitat

M. Serré	5765
----------------	------

Le Gala des prix Gémeaux

Mme Gagnon (Québec)	5765
---------------------------	------

Le Gala des prix Gémeaux

Mme Allard	5765
------------------	------

Québec/New York: Un show pour la vie

M. Peschisolido	5766
-----------------------	------

La santé

Mme Bennett	5766
-------------------	------

Le terrorisme

Mme McDonough	5766
---------------------	------

Le cancer du sein

Mme Tremblay	5766
--------------------	------

Nick Basciano

M. Lastewka	5766
-------------------	------

Le Mois de la prévention du mauvais traitement des enfants

M. MacKay	5767
-----------------	------

Québec/New York: Un show pour la vie

M. Binet	5767
----------------	------

Le gouvernement du Canada

M. Williams	5767
-------------------	------

QUESTIONS ORALES

Le terrorisme

M. Day	5767
Mme Caplan	5767
M. Day	5768
Mme Caplan	5768
M. Day	5768
Mme Caplan	5768
M. Forseth	5768
Mme Caplan	5768
M. Forseth	5768
Mme Caplan	5768
M. Duceppe	5768
M. Chrétien	5769
M. Duceppe	5769
M. Chrétien	5769
Mme Lalonde	5769
M. Chrétien	5769
Mme Lalonde	5769
M. Chrétien	5769

Le transport aérien

Mme McDonough	5769
M. Chrétien	5769
Mme McDonough	5769
M. Chrétien	5770

Le terrorisme

M. Clark	5770
M. MacAulay	5770
M. Clark	5770
M. Chrétien	5770
M. Toews	5770
Mme McLellan	5770
M. Toews	5770
Mme McLellan	5770
Le Président	5770

L'économie

Mme Picard	5770
------------------	------

M. Martin (LaSalle—Émard)	5770	Les jeunes contrevenants	
Mme Picard	5770	M. Bellehumeur	5775
M. Martin (LaSalle—Émard)	5771	Mme McLellan	5775
La sécurité nationale		L'industrie minière	
M. Penson	5771	M. St-Julien	5775
Mme Caplan	5771	M. Goodale	5775
M. Penson	5771	Présence à la tribune	
M. Tobin	5771	Le Président	5775
L'industrie aérienne canadienne			
M. Laframboise	5771		
M. Collenette	5771		
M. Laframboise	5771		
M. Collenette	5771		
La sécurité nationale			
M. Jaffer	5771		
Mme Caplan	5772		
M. Jaffer	5772		
Mme Caplan	5772		
L'aide internationale			
Mme Longfield	5772		
Mme Minna	5772		
Les droits de la personne			
Mme Davies	5772		
Mme Fry	5772		
Mme Lill	5772		
Mme Copps	5772		
Le Président	5773		
L'industrie du transport aérien			
Mme Meredith	5773		
M. Collenette	5773		
Le multiculturalisme			
M. Strahl	5773		
M. Manley	5773		
M. Hill (MacLeod)	5773		
Mme Fry	5773		
M. Hill (MacLeod)	5773		
Mme Fry	5773		
L'industrie aérienne			
M. Crête	5773		
Mme Folco	5773		
M. Crête	5773		
Mme Folco	5773		
La sécurité aérienne			
M. Moore	5774		
M. Collenette	5774		
M. Moore	5774		
M. Collenette	5774		
Le multiculturalisme			
M. Harvard	5774		
Mme Copps	5774		
Les affaires étrangères			
M. Grewal	5774		
M. Collenette	5774		
M. Grewal	5774		
M. Manley	5774		
		AFFAIRES COURANTES	
		La Chambre des communes	
		Le Président	5775
		Les délégations interparlementaires	
		Mme Augustine	5775
		La Loi sur les missions étrangères et les organisations internationales	
		M. Manley	5775
		Le projet de loi C-35. Présentation et première lecture ..	5775
		Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi	5775
		Pétitions	
		Via Rail	
		M. Adams	5775
		La recherche sur le rein	
		Mr. Adams	5775
		Les pesticides	
		M. Reed	5776
		Questions au Feuilleton	
		M. Jordan	5776
		INITIATIVES MINISTÉRIELLES	
		La Loi sur l'expansion des exportations	
		Projet de loi C-31. Deuxième lecture	5776
		M. Lanctôt	5776
		Mme Wasylcia-Leis	5779
		M. Lunn	5781
		M. McNally	5783
		Mme Bulte	5783
		M. Mayfield	5784
		M. Lanctôt	5785
		Mme Augustine	5785
		M. Schmidt	5786
		M. Epp	5787
		M. Obhrai	5788
		M. Obhrai	5789
		M. Anderson (Cypress Hills—Grasslands)	5791
		M. McNally	5791
		M. Kenney	5792
		M. Cullen	5794
		M. Obhrai	5794
		M. Fitzpatrick	5795
		Report du vote sur la motion	5795
		Loi sur le Service administratif des tribunaux judiciaires	
		Mme Fry	5795
		Projet de loi C-30. Deuxième lecture	5795
		M. Owen	5795

M. Fitzpatrick	5797	M. Abbott	5813
M. Bellehumeur	5799	M. Penson	5814
L'industrie aérienne canadienne		M. Proulx	5815
La Chambre se forme en Comité plénier pour l'étude de l'affaire émanant du gouvernement n° 13, sous la présidence de M. Kilger	5800	M. Herron	5816
M. Collenette	5800	M. Hearn	5817
M. Boudria	5800	M. Stoffer	5818
M. Moore	5802	M. Bryden	5819
M. Laframboise	5803	M. Gouk	5820
Mme Desjarlais	5805	Mme Augustine	5821
Mme Meredith	5806	M. Cummins	5822
M. Mills (Toronto—Danforth)	5808	Mme Bulte	5823
M. Kenney	5809	M. Roy	5825
M. Bélanger	5810	M. Cullen	5826
M. Crête	5812	M. Goldring	5827
M. Murphy	5813	M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)	5828
		M. Grewal	5829

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Communication Canada - Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9*

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada - Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9*

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

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

Aussi disponible sur le réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:

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

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

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Communication Canada - Édition, Ottawa (Ontario) K1A 0S9

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

Additional copies may be obtained from Communication Canada - Canadian Government Publishing, Ottawa, Ontario K1A 0S9

**The English version of this publication may be obtained from Communication Canada - Canadian Government Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9**